

ÁRA  
40  
FILLER

# AutóMotor

XIII. ÉVF. 4. SZ. 1941. ÁPRILIS 15

Vágai (Mátra 100) a  
Kismotós G.P. győz-  
tese a fordulóban



## Előgyújtás

A hatóságok által váratlanul elrendelt légvédelmi elsötétítés rengeteg autós- és motorosproblémát teremtett. Navigare necesse est... mondotta a latin közmondás, mely korszerűsítve ma úgy hangzik, hogy: gépjárműközlekedésre szükség van, a legmóstabbb körülmények, a legnehezebb viszonyok között is üzemben kell tartani a gépeket. Viszont számolni kell mindazokkal a különleges követelményekkel, melyeket az erősen csökkentett közvilágítás és a majdnem tökéletes sötétség támaszt.

Sajnos meg kell állapítani, hogy gépkocsitulajdonosaink túlnyomó része nem veszi figyelembe a szigorú hatósági előírásokat és az előírt fénycsökkentő berendezések helyett még mindig színes papírokkal és avított rongyokkal csavarja be vagy ragasztja le a fénycsökkentő üvegeit. A színes papír nem felel meg a követelményeknek, a színes fény vakítja a gyalogosokat és a szembejövő járművek vezetőit, a kocsit előtti teret nem világítja meg, viszont messzi távolságból és a magasból látható, ami légvédelmi szempontból jelent nagy veszedelemet. Az előírt fénycsökkentő berendezésnek — tessék tudomásul venni — elnevezésével konok ellentétben nem kizárólag az a célja, hogy a fényt csökkentse, hanem csakis az, hogy felülről, oldalról látható fényugarakat külsőből ki és csak előlről legyen látható kis távolságról. Az elsötétítésben és légitámadásokban már némi gyakorlatra szert tett városokban nyert tapasztalatok szerint ugyanis csak a felülről észlelhető fény jelent tájékoztató és vonatkozási pontot a támadó légierőknek, a lefelé és tompaszögben előre hatoló gyengébb fény felülről egyáltalában nem látható, viszont a körülményekhez képest tűrhető módon világítja meg a kocsit előtti közvetlen teret, de mindenesetre feltűnik a szembejövő gyalogosnak és gépkocsivezetőnek.

A vezetők egyrésze — különösen vonatkozik ez a taxisokra — nem veszi figyelembe a csökkentett menetsebességre vonatkozó előírásokat. Az éjszakai töksötétben még mindig látni negyven-ötven kilométerrel haladó gépeket, ez a sebesség az elsötétítéskor olyan iram, mintha teljes világítás mellett százal haladnának. A rendőrség pedig nem sokat tehet, mert a számlámpák nem égnek, a rendszámokat nem lehet leolvasni és ha int is a gépkocsivezetőnek, az egyszerűen bizva

a sötétség jótékony leplében: nem áll meg. Távolság áll tőlünk az, hogy általánosítsunk, viszont a legkeményebben meg kell rónunk a rendellenkedőket, akik talán nincsenek is tudatában annak, hogy milyen kockázatokat vállalnak és hogy eljárásuk mennyire megbotránkoztató.

Sajnos, a hatóság részéről nem tapasztaljuk azt, hogy számolva a rendkívüli viszonyokkal, olyan intézkedéseket léptetne életbe, melyek a mai viszonyok mellett elengedhetetlenek. Itt elsősorban az esti tíz óra utáni kűrtilalomra gondolunk. A tilalmat sürgősen fel kell oldani, mert a sötétben haladó, ki nem világított kocsit vezetőjének más jelzőmódszer nem áll rendelkezésére, hiszen a fénycsökkentő villantás tilos. Kétségtelen, hogy a vezetők nem fognak visszaélni a tilalom feloldásával és nem fognak éjszakai dudahangversenyeket rendezni, hanem okkal-móddal fogják használni kűrtjeiket. Bizonyos, hogy az éjszakai nyugalom fontos, de az életbiztonság sem elhanyagolható tényező. Es ha választani kell a csend és a biztonság között, úgy nyilván a biztonságot kell választani.

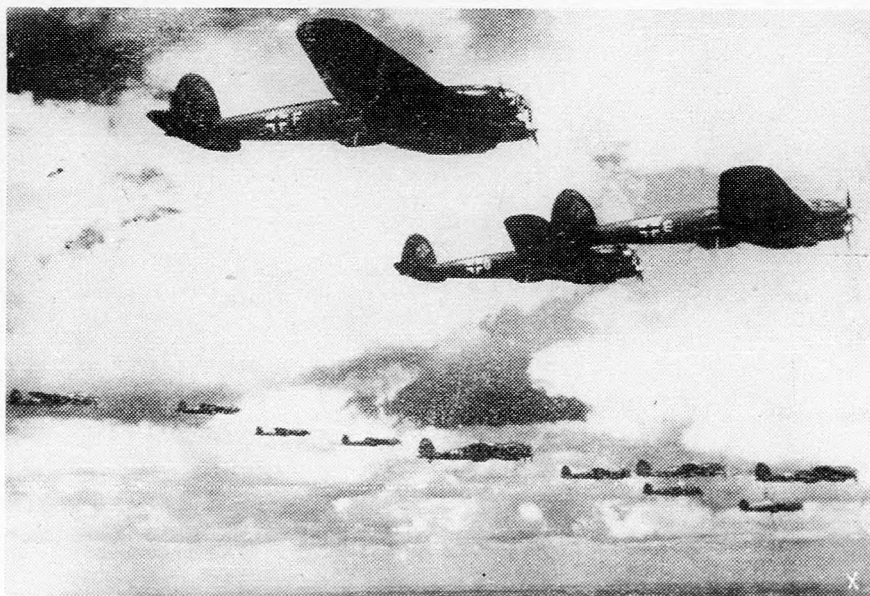
A gyalogosok sem veszik figyelembe a különleges viszonyokat. Éppen úgy sétálnak át az úttesten, mint azelőtt. A sötétben ez viszont hatványozott veszedelemmel jár. Nem volna mód rendkívüli rendeletet kiadni, mely a sötétség bedálltával arra kötelezi a gyalogosokat, hogy úgy a fő, mint a

mellékútvonalakon csakis és kizárólag az utcakereszteszésekben léphessenek át, kelés céljából az úttestre.

A forgalmasabb keresztezéseken levő villanyjelző készülékek szolgáltatni idejét pedig célszerű lenne meghosszabbítani. A legtöbb „villanyrendőr” esti kilenc órákor kiálszik, pedig a forgalom ezekben az órákban is elég erős. Különösen most fog fokozódni, amikor a bevezetett nyári időszámítás miatt már nyolckor vetnek véget a villany jelzőlámpák működésének.

Édág — még nem volt baj. Mert az éjszakák holdvilágosak és ha felhős is az ég, a hold fénye áttér a felhőtakarón és megkönnyíti a tájékozódást. De jönnek a töksötét éjszakák, amikor az ember — ahogyan azt mondják — az orra hegyén túl is alig lát. A szükséges intézkedéseket tehát már most kell életbe léptetni, nehogy a sötét éjszakák készületlenül érjenek mindenkit, autóst és gyalogost egyaránt.

○ kuljunk mások tapasztalatain. A hadviselő államok napi- és szaklapjai szerint nagyszerűen beváltak a fehérre mázolt sárhányók, melyek a legnagyobb sötétben is jól kivehetők. Annál érthetlenebb, hogy autósaink között alig akad egy-kettő, aki kihasználná ezt a tapasztalatot. Kapni olyan festéket, mely a dukórétegről könnyen lemosható, ilyenekkel kell átluvalni az első sárhányókat, esetleg a kocsit farát is.



Támadásra induló német Heinkel bombázók.



# A sebességet motalkóval, gumival és olajjal kell megfizetni

A takarékoság korszakát éljük! És a takarékosági hullámot korántsem holmi fősvénység vagy skótsági hajlam okozza, hanem egyedül a kényszerítés. Hiszen a gépjármű elsőrendű üzemanyaga a benzín, a hozzákevert szesz, az olaj és a gumi ma értékesebb, mint valaha és mint nélkülözhetetlen hadianyag olyan jelentőségre tett szert, hogy belőle csak morzsák jutnak a mindennapi autósoknak és motorosoknak.

A takarékoság fokozását célzó módszerek és eljárások nem ismeretlenek az Autó-Motor olvasói előtt, hiszen sorozatosan foglalkoztunk ezzel a nagyjelentőségű tárgykörrel. És számtalanszor kifejtettük, gyakorlati kísérletek eredményeinek kapcsán megállapítottuk, hogy a *legnagyobb üzemanyag-pasztító nem más, mint a sebesség*. Igen, a sebességet drágán kell megfizetni és az a néhány perc, mellyel előbb érünk célba, korántsem ellenérték azért az anyagért, melyet a sebesség fokozása emészt meg anélkül, hogy érte a néhány kilométerrel nagyobb sebéségen kívül bármit is kapnánk. Számtalanszor mutattuk ki, hogy a gépjármű üzeme akkor a legtakarékosabb, ha a *csúcsebességnél kerék 30 %-kal haladnak lassabban*, tehát a 90 kilométer csúcsebességre képes géppel kb. 60-as iramban ésszerűen haladni. Mert ha ennél függőbb iramra sarkaljuk a gépet, úgy az egyébként, mondjuk nyolcleteres fogyasztás hamarosan a tíz fölé emelkedik és gumijaink élettartama a felére rövidül.

De hogyan állunk az olajjal? Mennyiben befolyásolja a sebesség az olajfogyasztást? A felelet: a fokozott sebesség éppen *úgy fokozza az olajfogyasztást*, akár a motalkószükséglet mennyiségét!

Nem akarjuk olvasóinkat felhívni arra, hogy személyes kísérlet kapcsán győződjenek meg ennek a tételnek az igazságáról, hiszen ehhez körülményes *mérőberendezésekre* van szükség. Meg kell tehát elégedniök azzal, hogy hivatalos helyen és precíziós műszerekkel végzett sorozatos vizsgálatok derítették ki ezt a ma kétszeresen időszerű igazságot, mely elméletileg tökéletesen megmagyarázható. Minél nagyobb az iram, annál *nagyobb a motor fordulatszám*, annál magasabb az üzemi hőmérséklet, annál *forróbb az olaj*. A forró olaj viszkozitása alacsonyabb, nemcsak kisebb a kenőképesége, hanem az erősen meghígult olajból több jut el a dugattyúk mellett a robbanótérbe és több olaj ég el fehér füstté és fekete olajkocsszá.

Természetesen korántsem kozkázatjuk meg azt a tanácsot, hogy igyekezzünk minél *langyosabb hűtővízzel* haladni, hiszen ez fokozott motalkófogyasztással jár és amit így az olcsóbb révén megtakarítanánk, azt a drága vámon vesztetnénk el. A helyes üzemi hőmérsékletet (kb. 80-85 fok Celsius) mindenképpen biztosítanunk kell, viszont nem szabad ezt lényegesen túlhaladnunk. És vegyük azt is figyelembe, hogy nagyobb motorfordulatszámnál (fokozott sebességnél) az olaj nem átmeneti, tehát nem hő okozta *hígulása* is erősebb. Az olaj ilyenkor mennyiségében nem fogy láthatólag erősebben, csupán kenőképesége csökken, ami végeredményben ugyanaz, mert a gyorsabban hígult olajat hamarabb kell *új olajjal felcserélni*, ha csak nem akarjuk motorunkat tönkretenni.

A sebesség, az utazási átlagok leszorításával automatikusan csökken az olajfogyasztás, legalább is a négyütemű motornál. De nem úgy a keverékolajozásos kétüteműnél, mely motalkó-olaj keverékkel „táplálkozik”. Ha az ilyen kétüteműnél csökkentjük a sebességet, úgy a benzinfogyasztással együtt bizonyos fokig az olajfogyasztás is csökken, mert ha kevesebb üzemanyag fogy el, úgy a kisebb mennyiségű keverékkel *együtt kevesebb olaj is használódik el*. Van azonban mód arra, hogy ezen túlmenőleg is csökkentjük az olajfogyasztást, mégpedig úgy, hogy az előírtnál valamivel kevesebb olajat keverünk az üzemanyaghoz. A legnépszerűbb, keverékolajozásos kétütemű motorhoz, a DKW motorjához például 25:1 arányú keveréket ír elő a gyár. Ha csak nem használjuk

a legsilányabb minőségű padlóolajat, úgy bátran áttérhetünk a 30:1 arányú keverékhez. Természetesen ezzel a keverékkel nem ajánlatos a kocsit a *csúcsebességig hajszolni* és magas utazási átlagokra törekedni, vagy éppen teljesszág elsővel vagy másodikkal darálni fel valami meredek kaptáton. A hígabb keverékkel csökkentett sebességgel kell járunk! És így szinte kényszerítjük magunkat arra, hogy a *sebesség mérésével* lényeges motalkó, gumi stb. takarékoságot érjünk el.

Az olajfogyasztás természetesen nagyban függ a motor mechanikai állapotától. A legtöbb autós ismeri a füstölő motort, mely *vastag szürkésfehér füstuszályt* visel a kipuffogó csöve mögött. A füstképződésnek az az oka, hogy a dugattyúk és a hengerek már alaposan el vannak kopva, a henger és dugattyú közötti hézag annyira megnövekedett, vagy a jobbik esetben a gyűrűk annyira kopottak, hogy a gáz átfúj és az olaj is átszivárog a robbanótérbe. Az olaj ilyenkor hamar fogy, mert hiszen egyrésze minden szívási ütemnél átjut a robbanótérbe és ott a gyújtás pillanatában elég. Ugyanakkor a sűrítési ütemnél sok *nyers gáz* fúj át a hézagon és jut a forgattyúházba, felhigítja az olajat. Ezzel magyarázható az, hogy egyes erősen füstölő motorokban sem fogy túlzottan a forgattyúházban lévő olaj, legalább is *a szintje nem apad feltűnően*, mert hiszen amennyi olaj elég a robbanótérben, majdnem ugyanannyi nyers motalkó vagy benzín kerül az olajba, azt erősen felhigítja. Az olaj mennyisége *látszólag* nem fogy erősen, viszont a minősége romlik, mert jó kenőképeségű olaj helyett motalkóval erősen *hígított*, tehát csökkent kenőképeségű olaj rejtőzik a forgattyúházban.

## PROTEGOM

SZABADALMAZOTT

### GUMIKONZERVÁLÓ ÉS REGENERÁLÓ SZER

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

A következő adagolásban kapható:

3 deci (kisautókhöz, 6 kerék) . . . . .	12.- P
1/2 liter (nagyautókhöz, kis teherautókhöz) . . . . .	18.- P
1 liter (nagy teherautókhöz) . . . . .	36.- P
Egy kerékpár köpenyeihez . . . . .	90 P
Gázálarcok és kisebb gumicikkekhez . . . . .	50 P

Használati utasítás minden üveghez.

11 éves kísérleti múlt!

4 éves gyakorlati eredmény!

Számtalan referencia levél!

**Kapható:** minden jobb autófelszerelési szaküzletben, kerékpár-, háztartási-, festék- és illatszerekkereskedésben.

**Protegomozás az ország összes Opel serviceiben**

Magyarországi vezérképviselőt:

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

## AUTÓ AKKUMULÁTOR AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK TÖLTŐBERENDEZÉSEK ELEKTROMOTOROK

### KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGO”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT  
Budapest, VIII., Röck Szilárd u. 32. Tel.: 137-010

„Atto-Lockheed”

FÉKALKATRÉSZEK, FÉKPOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID

FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGYELYKÖTŐ TÁRCSÁK

MAHLE

OLAJSZŰRŐK, LEVEGŐSZŰRŐK, DUGATTYUK

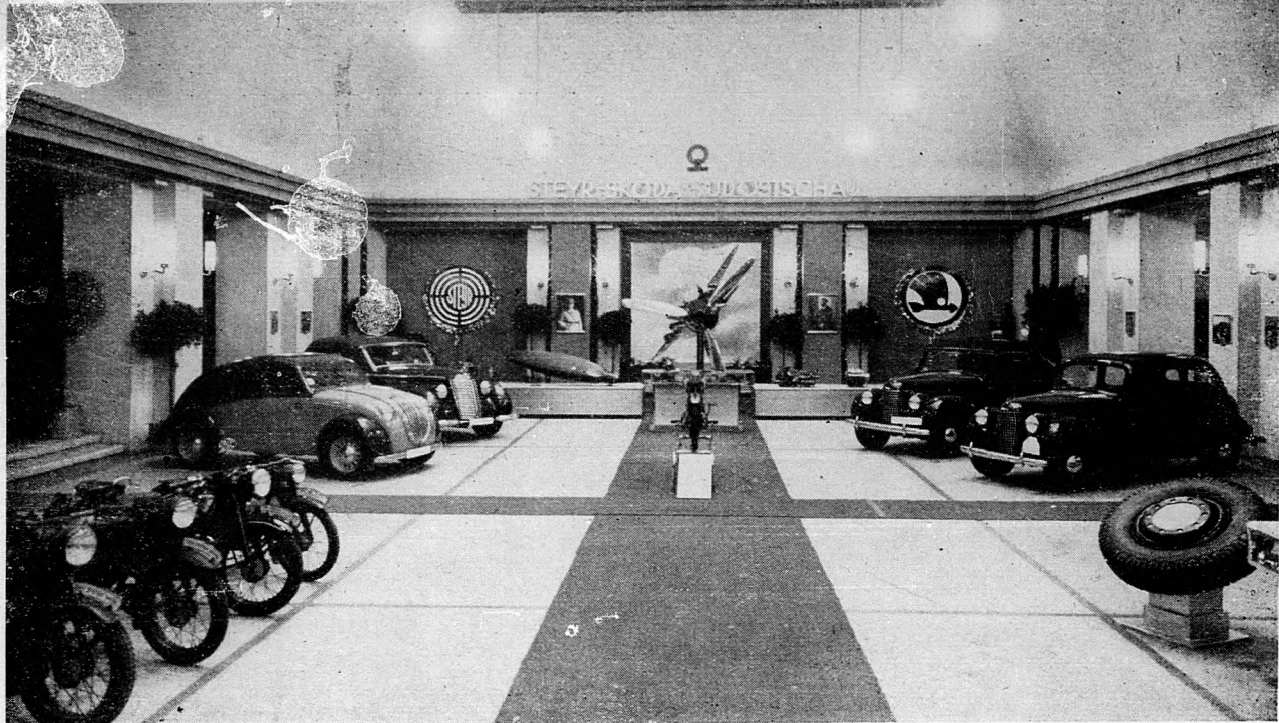
JÁRITZ ISTVÁN

BUDAPEST

VI., JÓKAI-UTCA 20.

Telefon: 119-033, 114-965

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.



A Steyr és Skoda autók mellett a népszerű Puch motorkerékpárok is a kiállítási csarnok díszül szolgálhatnak.

# STEYR-SKODA KIÁLLITÁS

A „Hermann Göring” fegyver- és gépgyártó birodalmi művek r.-t. Délkelet-Európát legközvetlenebbül érintő ágazata az a konszern, mely a Steyr-Daimler-Puch-művekkel az élén, közös eladási szervezetbe tömöríti a pilseni Skoda-műveket és a brünni fegyvergyárat. A Steyr-gyár a délkelet-európai üzleti kontaktus ápolására, a közös eladási szervezet számára, bécsi székházában Steyr-Skoda Südost-Schau címen állandó reprezentatív kiállítást nyitott meg, mely mindenkor hű tükröképét lesz hivatva nyújtani a közös eladási szervezetbe tömörített gyárak rendkívül sokoldalú produktumainak, Délkelet-Európa oly szívesen fogadott importekkeinek.

A kiállítás ünnepélyes megnyitóján dr. Voss, a „Hermann Göring” fegyver- és gépgyártó birodalmi művek r.-t. vezérigazgatója mondott beszédet, rámutatva a Steyr-gyár által megszervezett állandó kiállítás céljára és a birodalmi művek keretében dolgozó vállalatok délkelet-európai jelentőségére. A Steyr-Daimler-Puch r.-t. vezetőségének élén álló dr. Meindl vezérigazgató a Steyr- és Skoda-gyárak közötti világháborús együttműködést elevevitte fel beszédében, mely együttműködés egyik eredménye a legsúlyosabb terhek szállítására szolgált, emlékezetes C-vonat volt. Meindl dr. rámutatott arra, hogy a Steyr-gyár már földrajzi fekvésénél fogva is predestinálva van a ráháruló délkeleti feladatok megoldására. A délkeleti Steyr-export jelentőségét mi sem bizonyítja jobban, minthogy a Steyr-Puch autóexport 90%-át, a motorkerékpár-export 60%-át és a kerékpár-export 74%-át a délkeleti piacok vették fel. Különösen otthonos Magyarországon a Steyr, ahol évtizedes népszerűsége az autóbekészítéssel negyedik helyére emelte. A Puch motorkerékpárok uralják a magyar piacot és a hadsereg is ezt a márkát fogadta kegyelmeibe. Steyr áll a jugoszláv és szlovák autóimport élén is, a hatkerekű terepjáró Steyr gyorsteherautók bulgáriai népszerűségéről a dobudzsai bulgár bevonulásról készült filmhíradók tanúskodnak. Bulgáriában Steyr különben is megháromszorozta kerékpár-eladásait, a következő lépés a Skodával közösen létesítendő bulgáriai fióktelep megnyitása lesz.

A Steyr-Daimler-Puch-konzern délkeleti programjának fontos láncszeme az új 125 cm-es Puch-motorkerékpár, melynek megteremtésével a konszern máris megoldotta a Schell tábornok típusracionalizáló tervezetében számára kijelölt feladatot. A konszern — mint látjuk — a háború közepette is az eljövendő békebeli gyártási program előkészítésén dolgozik,

ami garantálja azt, hogy a gyár a béke beköszöntével ugyanolyan gyorsan és pontosan fogja kiszolgálni tudni vevőit, mint ma a háborúban álló hadsereget. A Steyr-gyár békeprogramjába illeszkedik bele egy nagyszabású görgösesapágy-gyár felépítése, melyben tovább fog élni a Steyr csapágyak tradicionális hírneve. A Steyr-gyár — mint Meindl dr. mondta — úgy a háborúban, mint a békében maradéktalanul meg fogja oldani délkeleti feladatait!





## Volks-traktorok millióit állítják a termelés szolgálatába

A bécsi vásár ideje alatt osztatlan feltűnést keltett az a nyilatkozat, melyet dr. Ley, a Németbirodalom szervezési minisztere tett a délkelet-európai mezőgazdasági termelés motorizálásáról.

— A birodalomnak — mondta dr. Ley — levszerű intézkedéseket kell tennie az európai önellátás irányában. Európa el tudja tartani önmagát, ha agrár területeinek kihasználása intenzívebben történik meg. All ez elsősorban Délkelet-Európára, melyet motorizálni kell és motorizálni fogunk. Az emberi munka mellé oda kell állítani a gépet és az egyesített emberi és gépi erővel kell ezen terület termőerejét a lehető leggyorsabban felfokozni. A felfokozott termelés valamennyi produktuma piacra fog találni a birodalomban, mely nem pénzt, hanem árut kínál érte, amint hogy az új Európában a munkát munkára fogják kicserélni.


— A birodalom, — folytatta dr. Ley — ha kell milliók szériákban fogja Délkelet-Európa rendelkezésére bocsátani a kistípusú, olcsó néptraktorokat, mely az igarvonó állatokat fogja helyettesíteni a kis paraszt-gazdaságokban is. Mindent latba fogunk vetni, hogy az európai népek harmoniában és békében dolgozva élvezhessék azt a szabadságot, mely alatt a gond és nélkülözésmentes életet értjük.

Eddig Ley dr. sokatmondó nyilatkozata.

A Krupp-gyár új 6½ tonnás teherautót hozott piacra. Nyolchengeres, kétütemű dízelmotor, hatfokozatú sebességváltó és négykerék-meghajtás jellemzik az új modellt.

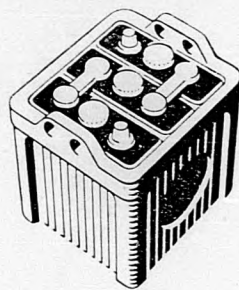
A meg nem szállt Franciaországban nagy konjunktúrának van a feltalálónak. Az üzemenyaghiány folytán eddig mintegy 30 generátor-típus van forgalomban.

Kolumbiában most helyeztek üzembe egy 400 km-es kőolajvezetékét, mely naponta 10 millió liter kőolaj leszállítását teszi lehetővé.



# CORDATIC

a tökéletes autójármű



# Bosch

**Közérdek**  
a nyersanyag takarékoság,  
**egyéni érdek**  
az olcsó vásárlás.

Ezért gyengételetjesítményű, régi  
**AKKUMULATORUNKAT**  
generaljavíttassuk

ha keménygumi edényei még jók. Márkás alkatr-szek felhasználásával, teljes garancia mellett olcsó általány áron szakszertű javítást végeznek a

**BOSCH RÓBERT KFT.**  
**AKKUMULATOR SERVICEK**

# Látogatás az autóműszerek otthonában

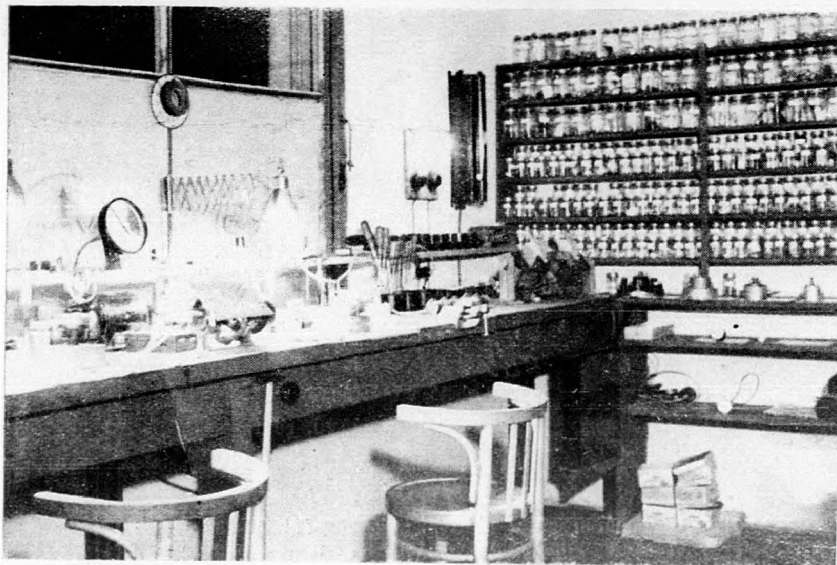
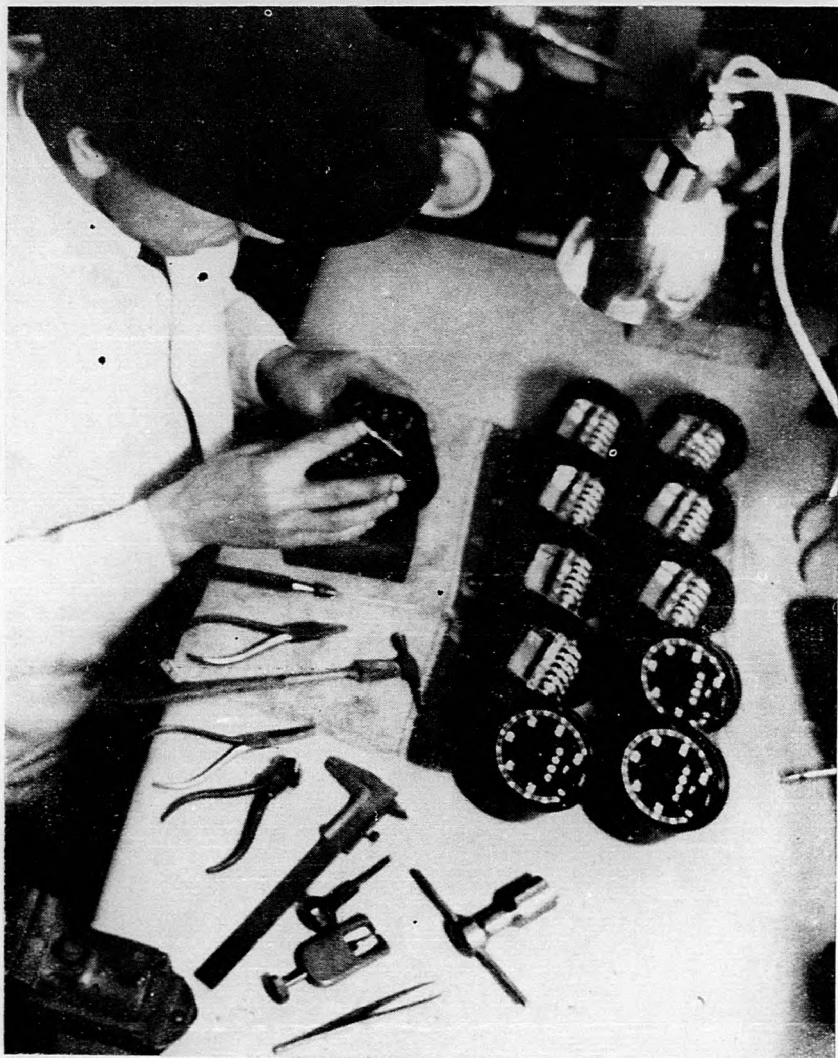
Folyik a munka a VDO Tachometer kft. budapesti telepén

A szerelékkal műszerei nélkülözhetetlenek számunkra. Indulásnál és megállásnál éppen úgy rájuk esnek a vezető pillantásai, mint menetközben, meredek kapaszkodókon, vagy sík szakaszokon. A szerelékkal műszerei pontos áttekintést nyújtanak a gépjármű működéséről és legkülönbözőbb üzemi sajátosságairól. Éppen ezért — mondánunk sem kell — a helytelenül vagy egyáltalán nem működő műszerek igen gyakran súlyos üzemzavaroknak, sőt baleseteknek is lehetnek okozói.

Az automobilisták zöme a karosszéria ápolásában éli ki magát, sokkal kevesebben vannak azok, akik a motor gondozására is figyelmet szentelnek, de igen kevesen vannak azok, akik a szerelékkal fontos műszereit gondosan ápolják, hibátlan működésüket figyelemmel kísérik és esetleges rendellenes működésüket azonnal és szakszerűen megjavíttatják.

Jelen cikkünk keretében az utóbb említett javításokról akarunk ízelítőt adni olvasóinknak, vázolni akarjuk azt az aprólékos, gondos munkát, amit ezen szakma legmodernebben felszerelt üzemében a VDO Tachometer kft. telepén tapasztaltunk.

(Oldalt:) Elsőrangú szakmechanikusok végzik a VDO budapesti telepén a javítási munkákat. — (Lent:) A kontrollberendezések és műszerek precízen kivitelezett finommechanikai munkát garantálnak.



A frankfurti VDO gyár több mint 2000 állandóan foglalkoztatott munkásával a legnagyobb német autóműszergyár, mely több mint negyven németországi fiókja mellett Amsterdamban, Párisban és Brüsszelben rendelkezvén fiókokkal, legújában Dél-Kelet-Európa kapujában Budapesten is saját fióküzemet létesített, mely egyedül rendelkezvén az összes eredeti VDO pótalkatrészekkel, az összes idevágó javításokat gyári precizitással végzi el, ugyanakkor pedig raktáron tartja az összes VDO műszereket is. Mint érdekességet említjük meg, hogy a 37, 38 és 39-es években exportra került összes amerikai Ford kocsik ere-





Impozáns tömegben és rendben sorakoznak fel a VDO gyár budapesti telepén a javításokhoz szükséges eredeti gyári pótalkatrészek.

deti VDO műszerekkel kerültek piacra, mely körülmény egyik beszédes bizonyítéka a VDO műszerek világszerte való roppant elterjedtségének. A budapesti VDO Tachometer kft., melynek telepe az autóműhely és service-negyed központjában van, az elmúlt év végén kezdte meg a munkát, miután a gyár nagyarányú letelepedését elsősorban a vezető magyar gépjárműgyárak szorgalmazták, hogy ezáltal régi hiány pótoltsák a hazai gépjárműiparban.

A budapesti VDO-telep rá is szolgált erre a bizalomra: világos, tágas irodahelyiségek, komplett raktárak, barátságos műhelytermek: a gondos, precíz munka előfeltételei! Pillantásunk először a pompásan szortírozott, impozáns alkatrészraktárra esik. A nagy műhelyteremnek csaknem két teljes falát foglalják el a pedáns rendben tartott, legkülönfélébb precíziós alkatrészek ezrei, melyek áttekinthetően üvegekbe szortírozva, majd rendeltetésüknek megfelelően tervszerűen csoportosítva esnek a szakmechanikusok kezébe. Bár a mindent felölelő alkatrészraktár zö-

mét természetesen a VDO alkatrészek foglalják el, mégis megtalálhatjuk egyes üvegekben az összes ismert gyártmány gépjármű-műszereinek eredeti alkatrészeit is. Hosszú sorokban látjuk az Opel, Jaeger-Paris, az amerikai és olasz alkatrészeket.

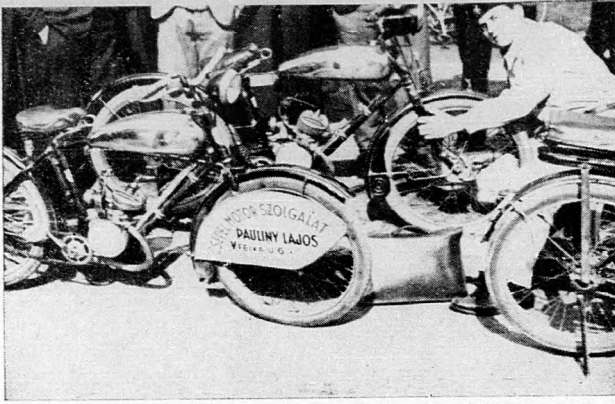
Az eredeti gyári alkatrészek ezrei gyors és mindenekelőtt gyári precizitással végzett munkát biztosítanak. Ugyanezt garantálja a műhely speciális felszerelése is, a kontroll-műszerek hosszú sora, melyeken lehetővé válik egyrészt a hibaforrások azonnali felismerése, másrészt a kijavított műszerek hajszálpontos beállítása. Egy mechanikus tachometerdelejező-készülék mellett a teljesen modern elektromos delejező készülékre esik a pillantásunk, melyben a „tachometer szívének”, a mágnesnek az erejét kívánt mértékben lehet erősíteni, vagy csökkenteni úgy, hogy ezáltal a műszer ütőlérhetetlen mutató pontosságát érhetjük el. Ugyanakkor természetesen a gépjármű egyéb műszerei, mint a kényes benzinórák, távhőmérők, olajnyomásmérők, amperemeterek és más műszerek szá-

mára is célszerű kontrollberendezések állnak a szorgos szerelők rendelkezésére.

A műhelyben természetesen gondját viselik annak is, hogy a VDO-nál gyártott, vagy javított gépjármű-műszerek külső megjelenésükben is gyári újaknak hassanak. Hosszú állványokon sorakoznak a legkülönfélébb típusú és méretű műszerek számlapjai, üvegei és szegélygyűrűi, melyeknek hála, bizonyára sokan nem fogják felismerni javításra beadott ütött-kopott műszereiket.

Külön teremben van a transzmissziós-osztály, ahol a tachometerek hajtótengelyeit készítik és javítják. Ezekhez a munkákhoz is a legkülönfélébb anyagok, valamint a legkülönfélébb típusok és gyártmányok alkatrészei állanak rendelkezésre úgy, hogy az üzem a legeltérőbb kívánságokat is maradéktalanul tudja teljesíteni.

A budapesti VDO-telep a magyar gépjárműszakmában régóta fájlat hézagot tölt be, működésének a magyar autós és motoros közönség sok-sok hasznát fogja élvezni.



A Pauliny-féle Cs. M. Sz. is kivonult a G. P.-re. Volt is munkája a Cs. M. Sz. igejnysegenek.



Még a fákon is fűrtökben lógtak a nézők. Az előtérben álló úr (kalap nélkül) Kiss János, a verseny agilis rendezője.

## Budapesten futották

### Európa első kismotocross Grand Prix-jét

Ahol a szegény Karl Gall futott be győztesként a magyar motorkerékpár G. P.-én, ott rendezték meg első ízben kismotoros Nagy Díját.

A régi szép idők emléke elevenedett fel egy délelőttre, amikor a tavasztigerő népligeti fák, csattogó motordörgéstől visszhangzottak. Igaz ugyan, hogy ezek a motorosok ártartalomban szerények voltak, de ami a hangot illeti... akárcsak a kompresszoros DKW-k. És ha már itt tartunk, állapítsuk meg sietve, hogy a teljesítmény dolgában sines szegénykezni valója a magyar kismotoriparnak. Büszkék lehetünk rá.

Lássuk csak, hogy is volt a verseny.

A mult hó 16-án mérte össze tudását 30 eljövendő motorversenyző a tizezres tömegektől szegélyezett és kanyaroktól dúsan tűzdelt két km-es Népligeti kiskörben.

Tíz körös három előfutam után került sor a döntőre, mely Vágai (Mátra) győzelmét hozta, a fantasztikusnak látszó 60 km-en felüli átlaggal.

Az első előfutamban, az eredetileg kiírt 15 kört futották, de mivel a rendezőség szűken volt az idővel (déli 1 órára át kellett adni a pályát a közúti forgalomnak) a hátralevő futamokat 10 körben állapította meg, amihez az első előfutam győztese és helyezettei, Vágai (Mátra), dr. Zsótér (Mátra) és Erdélyi (Csepel) hozzájárultak (sportfelfogásuk és díszesrete, nemesak a teljesítményük). Úgy ez a futam, mint a többi minden sportizgalomtól mentes volt. Például ebben a futamban a két Mátra-sztár együtt indult (az indulási sorrendet sorsolással döntötték el) és miután a mezőnyben nekik volt a leggyorsabb gépük, úgy megléptek a bolytól, hogy a futam elvesztette minden érdekességét.

Az egyenletesen menő Erdélyi, öreg Csepeljével a megérdemelt 3. helyen végzett.

A második előfutam Petró (Csepel) biztos zsákmányának látszott. Márkatársa, Gúdjár tudta csak megközelíteni a tempóját. Míg az élesopart a vezetőhelyért harcolt, a bolyból Lovász (Csepel) ügyes taktikával feldolgozta magát. Ámde a jól átgondolt támadás balszerenese folytán kudarcba fulladt, a lesett lánc miatt, amit Lovász idegességében meg sem próbált visszatenni, hanem a Pauliny-féle Csepel Motor Szolgálat ügyeletes segédjéhez tolt a motorját, ahol fél perc múlva üzemképes állapotba hozták. A néhány perces súlyos veszteség már behozhatatlan volt, bár Lovász igyekezett az eredményén szépitni.

Ugyanesek e futamban történt az egyetlen bukás is. Kis, a házilag átalakított és „felpiszkált” s valóban nagyon gyors Csepeljével meglepetést csinálhatott volna, ha több gondot fordít a kormány rögzítésére. A célkanyarban kezében maradt a vázról elszabadult kormányja és ugyanecek alaposan „oda törülközött”.

Már a kilencedik kört rótták a versenyzők, amikor Petró helyett Gúdjár jelent meg a start után egyenesben. Mint utóbb kitudódott, Petró gyújtása felmondta a szolgálatot. A tehetséges Petró határozott balszerenese kísérte, amiért főleg Fortuna istenasszonyt lehet perbehívni. Gúdjárt Reisz, illetve Csik (mind Csepelen) követte a célba.

A harmadik előfutam egyhangúságát nem zavarta semmi. A KTT-ről ismert Vigh (Csepel) az élre állt és vezető helyét végig meg is tartotta. Tóth (Csepel) és Petrányi (Csepel) észszerien motorozva a 2., illetve a 3. helyen osztottak.

A döntőfutam kilenc indulója (az előfutamok első három befutója) perceken belül az indító kockás zászlója előtt állott, várva a start pillanatot, amikor a közönség, mintegy adott jelle Vágai kezdte éltetni. Úgy látszik Vágai Mátrája hiúsági kérdést csinált a nézők spontán megnyilatkozásából, mert az induló jelére megmakacsolta magát és nem volt hajlandó elindulni. A többiek már elviharzottak, mire a „vörös bestia” engedett az erőszaknak és Vágai a nyergébe pattanhatott. Hogy mit művelt Vágai a csökönys csikójával, azt legjobban az bizonyítja, hogy az első kört Vigh-től szorongatott Vágai fejezte be elsőnek. Talán további izgalomnak lehetünk volna szemtanúi, ha Vigh nem bukik. Így csak a legszebben menő Zsótér dr. Gúdjárral, a második helyért folytatott párharca hozott még némi vérkeringést. Vágai előnyét egyre növelve, megingathatatlan biztonsággal haladt a győzelem felé. Petrányi a mindennapi életben ugyanecek erősen igénybe vett Csepeljével mintaserüen végezte el feladatát. Megérdemelte az elegáns 3. helyet. Az értékes díjakon az első három befutó osztott.

A rendezés felelősegteljes munkáját mintaserüen végezte a versenyt rendező Rákospalotai Egyetértés Sport Club lelkes titkára, Kiss János aki megmutatta, hogy csekély anyagi felkészültséggel is lehet sportlehetőséget teremteni.

\*

Nem lehet szó nélkül elmenni a versennyel kapcsolatos, sportszerűtlen eset mellett. Egy Farkas nevű versenyző — tudva, hogy a versenyt 100 km alatti motoroknak írták ki — 125 knc-s külföldi gyártmányú motorkerékpárral indult, megtevesztve vele a műszaki Bizottságot is. De ez még úgy látszik nem volt elég, mert egy Pék nevű versenyző, — aki nyilván nem ismerve a versenyszabályokat — bár nem kvalifikálta magát a döntőre, mégis odaállt a döntő startjához de nem az előfutamban általa vezetett motoron, hanem Farkas motorján.

A fentiekhez nincs sok hozzáfűzni valónk.

Vizsgálatot és példás megtorlást kérünk ebben az ügyben, nehogy a jövőben hasonló eset előfordulhasson.

## Autórúgók és spirálrúgók

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

# ÚRVEZETŐK!

## KULCSÁR és HUPPERT

Autók belsejét, üléseit, kárpitozott részeit órákon belül a helyszínen is gyönyörűen tisztítja





# VICTORIA

minőségi  
motorkerékpárok  
körzetképviselője

Új és használt



## Skoda AUTÓK eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

### LINTNER J.

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

## MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Mint hírlík a Balatoni Sporthetek rendezőbizottsága azzal a kéréssel járult a kereskedelmi miniszterhez, hogy kisebb útjavítás révén tegye lehetővé Tihanyban a kb. 10 km-es autókörpálya kiépülését. Ez ügyben az érdektelt autómobil egyesületek és műszaki szakértők bevonásával helyszíni kiszállást is vettek tervbe.

— Más híre is akad Hébli úr?

— Akad! Lázás tevékenység észlelhető a nemrégiben visszatért erdélyi fürdők modernizálása és az oly kívánatos szállodaépítkezések körül. Így Gyergyószentmiklós és Sepsiszentgyörgy kapnának új modern szállodákat, de újszerű üdülőtelep létesítésének tervét vetették fel a szatmármegyei Forrásligeten is, ahol a tisztásokon szétszórtan

kis magyar házak épülnének, melyek kis magyarstílusú mesefaluban olvadnának össze. A nem zajos szórakozást kereső idegenek itt tökéletes pihenést, üdülést találnának.

— Nem tudja Hébli úr, hogy ki készítette elő a kismotoros G. P. 3. helyeztet-jének Petrányinak a Csepeljét.

— Hogyne tudnám. A Paulini-féle Csepel Motor Szolgálat alapos munkáját dícséri Petrányi eredménye.

— Mit tud Hébli úr a Nemzetközi Vátsárral kapcsolatos hadi és motorizációs kiállításról?

— A terv kivitelre készen állt, azonban a Magyar Gépjárműkereskedők Orsz. Egyesülete a rendkívüli viszonyok miatt az előkészületek teljes fenntartásával elhalasztotta a kiállítást. Reméljük, hogy Mária Dezső lelkes munkája mihamarabb megtermi gyümölcsét.

— De most sietek Szerkesztő úr, rohanok Protegomoztatni gumijaimat, miáltal élettartamukat tetemesen fokozom! Viszontolvasásra május 15-én!

# Packard-Nash

Hivatalos szervice

## ERDŐS TESTVÉREK

autómobiljavító- és karosszéria-üzem  
AUTÓKARBANTARTÁS

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

## CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT



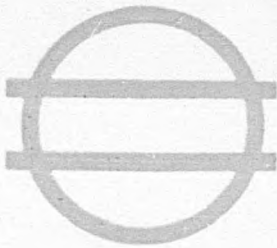
ÉS JAVÍTÓMŰHELY

PAULINY LAJOS

Csepel segédmotoros  
kerékpárok és alkat-  
részek eladása nagy-  
ban és kicsinyben.

BUDAPEST, V., FELKA U. 6. TEL.: 298-258

(CSÁKY U. 22 ÉS PANNONIA U. 25 KÖZÖTT)



# VARTA

## NAGY MEGLEPETÉS

### VÁRJA ÖNT A

## NEMZETKÖZI VÁSÁR

# TUDOR akkumulátorgyár

kiállítóhelyén

Keresse fel a nagycsarnokban a kupola alatt

# Ami — legutóbbi számunkból kimaradt

Lapunk a mai papírinséges világban havonta csak egyszer jelenik meg, nem pedig évente tizennyolc ízben, mint azelőtt. Folyó hó elsején esedékes számunk tehát elmaradt, ami annál sajnálatosabb, mert annak anyagát szerkesztőségünk szorgalmas gárdája elkészítette. Ugy érezzük, nagy hiba volna, ha ezt az értékes és érdekes anyagot maradéktalanul átadnók az enyészetnek, igyekszünk belőle tehát valamiesket átmenteni a motoros utókor számára. Itt közöljük tehát folyó hó elsejéről elmaradt számunk Előgyújtás rovatát.

## Előgyújtás

Ha a kámac azt képzeli, hogy a versenyzők türelmével és munkaképességével a végtelenségig vissza lehet élni, úgy bokrosat, sőt vaskosat téved, mert a vad hajszá megbosszúlja magát. Aliq pihenetek le menőnk a magyar hatnapos után, a következő hétre már kiérték a Tourist Trophyt. A KMAC hozzá nem értő és önző berkeiben nem értik, nem érzik, hogy a hűrt nem lehet a végtelenségig feszíteni és hogy nem azért van egy esztendőben ötvenegyméhány vasárnap, hogy ötvenegyméhány versenyt rendezzenek.

És hogy legalább kétszáz versenyzőt toborozzon a TT-re, hát a sötét csabítás módszeréhez folyamodik. Kategóriánként három aranyserleget űt ki, ingyen benzint, olajat és gumit ad. Hiába, könnyű a KMAC-nak, hiszen a roppant tagdíj és triptikjvédelmekből könnyen hasítja le azt az évi 150—200.000 pengőt, amit sportlámogatásra és versenyrendezésre szán. Hogyan bírkóznak meg ezzel a társ-egyesületek? Ki képes ilyen áldozatra? Az eredmény hangosan beszél. Itt van a Zamecsnik eset például. Hiába vett neki az FTC két nagy BMW versenygépet és három kompresszoros DKW-t, mégis átigazoltatta magát a KMAC-ba. Azt rebesgetik, hogy szábhgyi villát ígérték neki a hozzávaló három késsel. Bauer Józsefnek fűrdőszobát rendeznek be a lakásán, ha újra hajlandó versenyezni a KMAC színeiben és már a Gröger bácsival is tárgyabnak. Megértjük végre, miért nyerik a TT-ket és GP-ket mindig a KMAC tagjai? Hol tizenkélenc, hol — ritkábban — húsz körrel?

Farsang utolsó vasárnapján nagyszabású bált rendezett a KMAC, pompás Apponyi-téri palotájának dísztermeit és

melléksarnokait az előkelő közönség zsúfolásig megtöltötte. A pálcás urak jobbjukban kiegyenesített és virágcsokorral díszített kipuffogócsövet tartottak, a bálanya tisztességét Koppenstein Benő vállalta.

A táncot a Landauer—Andrássy Mihály pár nyitotta meg, a tüzes „A kezred az kacsó, nem pracc, TTC-nél is jobb a KMAC” kezdetű csárdás hangjaira. Bálti tudósítónknak a következő lányok nevét sikerült feljegyezni: Pató Cuncika, Kozma Muncika, Zamecsnik Buncika, Lukavec Duncika, Kiss Tuncika, Wiesengrund Luncika, Martinek Kuncika Komlóssy Uncika.

Szünelben szépségversenyt rendeztek, melyet Singer Imre kiütéssel nyert a hetedik menetben.

\* A bálti közönség túlnyomó része utavány nélkül vásárolt börtalpi lábbeliben, gyalog érkezett. (A felbűnést keltett vadászó bundákat a Schmeidég-cég szállította.)

Landauer Eduárd dr. a KMAC kitűnő vezértitkára kétszemélyes égszínkék sportrepülőgépet vásárolt. A KMAC-hoz közelálló körökben elterjedt a hír, hogy Landauer dr. repülni fog.

Fel kell említeni a szavunkat a magyar motorsport hírneve érdekében. Ha a Martinecz (nem Martinek. Szerk.) eszt megismétlődik, úgy a magyar motorversenyzők nemzetközi hírneve kiköszörülhetetlen csorbát szenved. Martinecz — beszámolt róla a világsajtó — megnyerte az angol senior TT-t, de bár szerződésileg kötelezte magát új Man-szigeti rekord felállítására, két másodperccel alatta maradt a csúcseredménynek. A legfelháborítóbb a kínos ügyben az, hogy Martinecz csak úgy volt hajlandó indulni, ha a Norton-gyár előre fizeti ki

az 5000 fontokat, az utolsó körben mégis megállt narancsot enni. Így persze nem lehet rekordot felállítani.

Végre megszüntették a dudatilmat és felfüggesztették a kismotorok kiltiltását a főútvonalakról. A főkapitány 87.634/1941. számú fl. rendelete értelmében a gyalogosok ezután rendszámátáblát kötelesek viselni a hátukon és csak közlekedési vizsga sikeres kiállása után kapják meg a gyaloglásra érvényes jogviszonyt.

Azt azonban túlzásnak kell minősítenünk, hogy az örszemes és karendőrök évente négyhetes tánc- és illemtanfolyamra vezényli. Véleményünk szerint ugyanis háromhetes tanfolyam is elég lenne.

A magyar Autókereskedők Egyesülete kimondotta, hogy ezentúl csak négy pótkerékkel lehet autót vásárolni. A ridég üzleti számításnak ez a túlbúrjánzása megdöbbenést fog kelteni a vevők között. Nem ez a módja ugyanis annak, hogy a felgyűlt hatalmas gumikészleteket eladhassák. A kereskedők azzal védekeznek, hogy a gyárak kényszerítik őket a hatalmas tételek átvételére, a gyárak pedig úgy nyilatkoznak, hogy a gumitejet fejő szerencsének túlzott szorgalma és kiterjedt családja szerepel a színfalak mögött.

(Helyszűke miatt többet nem közölhetünk elmaradt számunk értékes anyagából. Pedig 1941 április elsejére tervezett számunkban sok volt a szenzáció. Különösen azt a szakcikket sajnáljuk, mely az asztal terítésével, a liba farának izletes párolásával és a csokornyakkendő hatvankilencféle megkötésével foglalkozott. De seba, akik az ilyesmire kíváncsiak, olvashatnak róla másutt elegend.)



## KISMOTOROS

# GRAND PRIX GYŐZTES

## és M Á S O D I K

K.T.T. terepverseny, 1941. III. 2.

**A nap legjobb ideje 100 kcm. motorral**

**MÁTRA 100 MAGYAR MUNKA EREDMÉNYE**

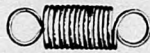
Gyártja, forgalomba hozza **URBACH LÁSZLÓ**

Budapest, VI., Hunyadi-tér 12.



# LICSÁJER JÁNOS

## SPIRÁL RÚGÓK



**VIII., THÉK ENDRE-UTCA 14. TELEFON: 134-555**

1100, 1500 Fiat, Lancia, Augustia, Aprilla, Artena, Opel, Kapitán rúgók raktáron

Svédországban tavaly 13.193 automobil került forgalomba, szemben a megelőző évi 47.000, illetve 1938. évi 43.000 darabbal. Érdekes tudni, hogy a Volvo-koosikat gyártó svéd autógyár évi kapacitása 5000-6000 koosi.

Érdekes képet tár elénk a svájci gépjármű-park statisztikája. Eszerint 1930, 1935 és 1938-ban a gépjárművek összmennyisége egyaránt 124.000 darabra rúgott. A személyes teherautók, illetve autókbanak száma emelkedést mutat, a motorkerékpárok száma azonban nyolc év alatt 46.000 darabról 27.000 darabra esett vissza.

Az Egyesült Államokban 1939-ben 577.500 tonna nyersgumit és 185.000 tonna regenerált gumit használtak fel.

A közelmúltban érdekes megbízhatósági versenyt rendeztek Svájcban generátorüzemű koosik számára. A trialon 26 koosi vett részt és pedig 5 személyes, 19 teherautó és 2 traktor. A koosik zömét fa- és faszén-génerátorokkal volt szerelve, de akadt két karbidgenerátor is. A fagázgenerátorok sorában Imbert foglalta el az első helyet. A próba jól sikerült.

Mint az „Arriba” című spanyol újság közli, a spanyol kormány 2 milliárd pezeta költséggel át akarja építeni a spanyol úthálózatot. A mellék- és főutakat 6-10 m. a fontosabb távolsági utakat pedig 18 m. szélesre tervezik. A spanyol úthálózat korszerűsítése 13.000 km-es útipítési, illetve modernizálási munkát jelent.

## Könyvek

Pataki Márta: Rákóczy földje. (Officina kiadás. Ara P 280.)

Mintha egyenesen a túrázó automobilisták számára adná ki az Officina nagy népszerűsége szert tett pompás kis képeskönyveit! Harmínckét egészoldalas, mélynyomású kép kíséretében huszonnyolc-oldalas tömör szövegrész valóban jellegzetes képet rajzol elénk Rákóczy földjéről, Kárpátaljáról. Történelmi visszapillantások, fatemplomos romantika, építészeti emlékek taglalása, néprajz és népművészet színes fonalai szövök át a sok szeretettel és ismerettel megírt értékes könyvecskét, mely túra előtt átolvasva néhány élvezetes órán kívül még a túrázás örömeit is teljesebbé teszi és nagyban hozzájárul ahhoz, hogy ne csak nézzünk, hanem lássunk is.

Szell Sándor: Nagyvárad Szt. László városa. (Officina kiadás. Ara P 280.)

A nagy magyar király emlékével összeforrott város történelme elevenedik meg ebben a könyvben, mely sorra vonultatja fel előtünk 32 egészoldalas mélynyomású képen „Várad” műemlékeit. A 26 oldalas szövegrész kerekedett képet rajzol arról, amit Váradról tudni érdemes és tudni kell. Nagyváradra, Szt. László városára, minden magyar autósnak el kell zárnodoknia, előtte azonban feltétlenül el kell tanulmányoznia Szell Sándor kis könyvét. Nélkülözhetetlen idegenvezetőnek tartjuk.

## MAGROL MŰSZAKI VÁLLALAT

BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 8. SZÁM.

### EGYEDÁRUSÍTÁSOK:

„GRASINOL” grafitos kenőolaj  
 „ROSTIN” rozsdoldó  
 „WALEX” kardán gumitárcsák  
 „KIRSTEN” garage-emelők  
 „MATADOR” szerszámok  
 „VDO” km- és időórak vidéki képvisellete

Vigyázzunk  
 a védjegyre,  
 csak márkás  
 árut  
 vásároljunk

Az USA autóipara 1937 óta az elmúlt októberében érte el a havi esüesteljesítményét félmillió koosival.

Svájcban az elmúlt évben 4425 személyautó került forgalomba, szemben az előző évi 8630 darabbal, míg a teherautóknál 1295 (1235), a traktoroknál 77 (59), a motorkerékpároknál pedig 488 (849) volt az eladások száma. Az 1094 (2454) német személyautóval szemben 1602 (1430) olasz koosi került eladásra, amiben főleg a takarékos üzemű kis Fiat-koosiknak van nagy részük.

A birodalmi autótak bécsi, linzi és brünni vezetősége Kelet-Németország fahiskoláiban 500.000 facsemetét rendelt meg. A csemeték legnagyobb része az illető vidéken otthonos vadon növény fából kerül ki, hogy az autótak szegélyezésére használt fák ne üssenek el a vidék jellegétől.

Az Egyesült Államokban az elmúlt év első 8 hónapjában 61.000 ember halt meg közlekedési balesetből kifolyólag, ami az 1938. évi adatokhoz viszonyítva 3% csökkenést jelent, holott a gépjárművek száma emelkedett.

A francia autópark sorsáról a következő adatokat sikerült megtudni. A 2,3 millió egységet számlált hatalmas francia autómobilparkból 1,3 millió darab ment tönkre a háborúban, 300.000 darab még üzemben van, 700.000 darabot pedig leállítottak. A normális autóközlekedés megindulásakor tehát 1,3 millió darabra rúgó azonnali autósükséglet fog mutatkozni, ugyanakkor azonban a francia autóipar évi kapacitása csak 300.000 darabot tesz ki. A lassanként magához térő francia autóipar ezt a körülményt gondosan mérlegeli és a gyárak sokat foglalkoznak a majdan szükségessé váló üzemelővéssé le-  
 hetőségeivel.

VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,

szereltesse autójára

## SZILÁNKMENTES ÜVEGET

Thorax és  
 Peka  
 világmárka

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

## Pauszka János

AUTÓGUMIJAVÍTÁSOK  
 KÖRVLKANIZÁLÁSSAL  
 ÉS GUMIÁRUK KÉSZÍTŐ ÜZEME

V., WAHRMANN U. 10

TELEFON: 292-471

## AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK

raktára és javítóműhely

SCHVARCZ TESTVÉREK

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

## AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS

ÉJEL-NAPPALI SZOLGÁLAT TEL.: 290-721  
 GYÖRFFY, Bulcsú ucca 13

## CYKLOP

GARAGE — SERVICE  
 a városközpontjában

CSÚSZÁSTGÁTLÓ

PNEUMATIC RECÉZÉS

HIDRAULIKUS EMELŐ

Teljes service P 10.-

VII., Nagyatádi Szabó-utca 24.

\* A márkás áru, az olcsó áru! Nem új megállapítás, hogy a márkás áru megbízhatóbb. A Magról Műszaki Vállalat (VI., Jókai-u. 8.) is a márkás cikkek árusítására rendezkedett be. A cég képviseli a „Grasinol” grafitos kenőolaját, a „Rostin” rozsdoldót, a „Walex” kardán gumitárcsát, a „Kirsten” emelőket, a „Matador” szerszámokat, valamint a „VDO” km- és időórak vidéki képvisellete is a Magról kezében van.

Felelős szerkesztő és kiadó:  
 KRÁMER JENŐ  
 Általános Nyomda és Grafikai Intézet Rt.,  
 Budapest, Nyomdaiért felelős: Dr. Uj István.

Ma is vezet . . .

MARS-LOWCARBON  
**MOTOROLAJ**

VEZÉRKÉPVISELET:

*Ghillány Miklós*

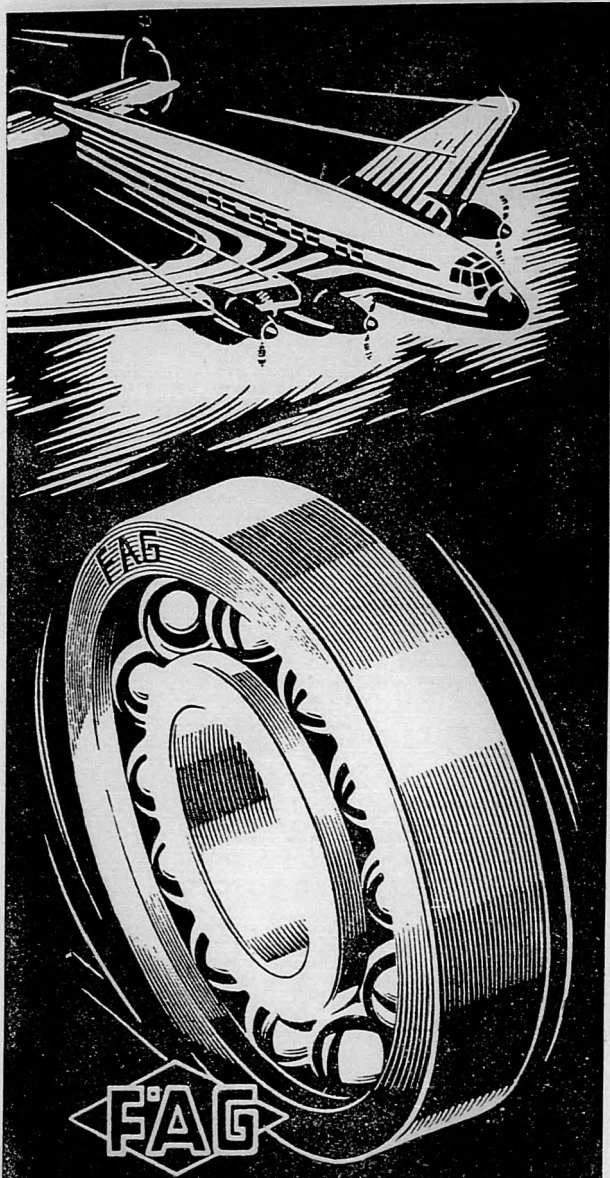
Budapest, II., Corvin-tér 5 (Fő-u.)

Telefonok: 157-016 és 151-480



**MINDÉG  
TÖKÉLETES A  
KRONPRINZ**

**KERÉK**  
VEZÉRKÉPVISELET:  
**PERNYE KÁROLY**  
Budapest, VI., Jókai ucca 1.



**FAG**  
**GOLYÓSCSAPÁGY  
KÉPVISELET**

**HESZ ÉS TÁRSA**

BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22  
TELEFON: 131-715 ÉS 135-155