

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMU MAGYAR MOTORSPORTLAP



VEZÉRKEPVISELET:
BUDAPEST VI,
LISZT FERENC-TÉR 11.
1-103-90



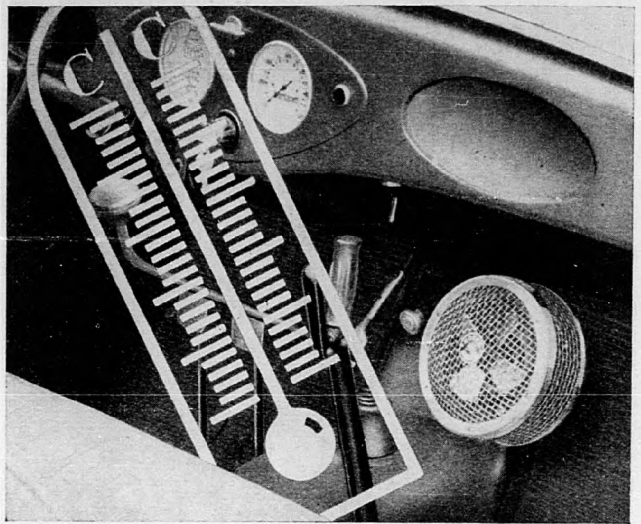
FIAT

Mesteri kézzel vitte célba Wilhelm Sándor pompás FIAT 1500-át a Dobogókőn, ahol különösképen érvényesült a nagyszerű olasz kocsi közmondásos stabilitása

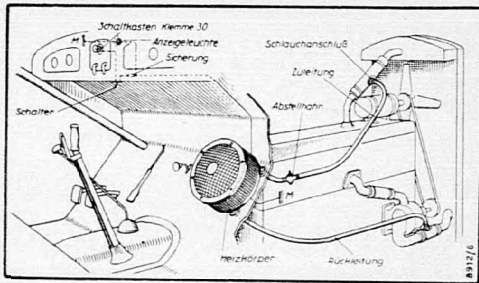


Nem kell az autóban télen fagyoskodni!

A motor melegének felhasználásával üzemköltés nélkül, pillanatok alatt kellemessé varázsohatja a kocsit belsejét a legnagyobb télen is a füstmentes tiszta és kényelmesen kezelhető



BOSCH KOCSIFŰTŐ

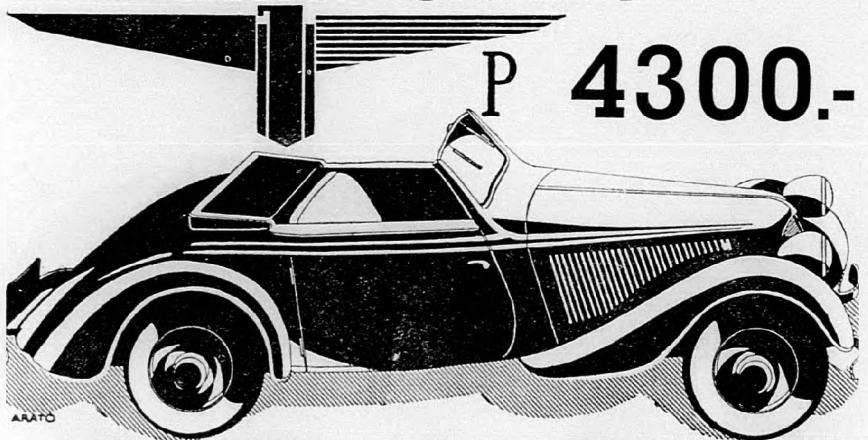


KÉSZÜLÉK

Szerelése egyszerű: a fűtőtestet (radiátort) hőálló gumitömlő-vezetékkel összekötjük a motor vízköpenyével, az elektromos ventilátort pedig kapcsolón keresztül a villanyhálózattal. A csővezetékbe iktatott csappal a vízáramot elzárhatjuk, ha fűtésre nincs szükségünk. Az üzembiztos és mindig használatra kész felszerelés ára P **150.**— beépítés nélkül. Működéséhez a motoron vízszivattyú szükséges.

AZ AUTÓSZEZON FŐESEMÉNYE

P **4300.-**



A D L E R
JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15

Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

Előgyújtás

Hát ami igaz, az igaz. Ötletnek nem rossz a KMAC elgondolása. Hogy minden magyar gépjárműtulajdonos és vezetői jogosítvány-birtokost hatósági segédlettel kényszerítsenek tagnak a KMAC-ba, vagy valamelyik kartelklubnak elkeresztelt fiók vállalatába. És hogy minden egyes magyar gépjárműtulajdonos, minden egyes magyar vezetői jogosítvány-birtokos évi tizenkét pengőket fizessen a KMAC-nak, illetve fiókjainak. Szép kis summa adódnék ebből, hozzávetőleges számítás szerint évi közel félmillió pengő. Amiből fel lehetne emelni az országos és nem országos felügyelők, alügyelők és egyszerű ügyelők gázsiját és még vagy ötven fel-, al-, vagy alfel-ügyelői — az utóbbi a valószínűbb — állást lehetne krealni. Ráadásul ellátni a „gárdát” azokkal a friss, de ellenálló marhanyelvekkel, melyek a magyar autósport és motorizmus fellendítése céljából újabban oly kiterjedt alkalmazásnak örvendnek.

Hát nem rossz ötlet. Félmillió? Igen, ebből telik. Jut is, marad is. És mi az a bagatell évi tizenkettő autósoknak, motorosoknak? Legfeljebb néhány pohár sör-itallal kevesebbet iszik, legfeljebb majd dühöng egy kicsit. Dehát számít ez, amikor oly roppant jelentőségű nemzetgazdasági és főleg nemzetvédelmi szempontok — mert ezt vallja a KMAC — teszik szükségessé ezt a nemzeti ajándékot. Az évi tizenkettővel áll vagy bukik nyilván az ezeréves nemzet, melyet megmenteni, megvédeni: fúrge lép-tekkel hozd évi tizenkettőidet a KMAC oltárára, óh vezetői jogosítvány-tulajdonos! Hogy együtt legyen az a félmillió. Azt a kutyafáját.

A KMAC memorandumuma ott fekszik a miniszterelnök úr előtt. De lehet, hogy már nem is ott fekszik. Hogy az irattár feneketlen gyomrában várja azoknak a harminc esztendőknél elmúlását, melyek fogytán sokszázezer társával együtt kilökik a szemétre, vagy félszíros sajtóknak válik átmeneti purgatóriumává. De minden irattártól és sajtótól eltekintve, szinte szédül az ember

feje, a KMAC korántsem ártalmatlan, de annál szendőbbben adagolt műnaivitása láttán. Hát mit képzelnék a derék urak? Adót akarnak kivetni? Hát nem elég a triptikjövdelem? Hát nem elegendők az egyéb jövdelemek? Hiszen versenyeket lemondani igazán nem kerül sok pénzbe, legfeljebb néhány körlevelet kell megerezteni és készen van.

A magyar autós és motoros társadalom általános és kínos megdöbbenése kísérte azokat a híreket, melyek a KMAC kényszer-laggyűjtő akciójáról számoltak be. És általános az a vélemény, hogy ha a KMAC ötvenezere akarja felemelni a taglétszámát, akkor nyújtson is annyit, hogy az ötvenezrek hatósági rendelet, esetleg törvény nélkül is beleszervüljenek az Apponyi-téri vágyálmokba. Persze sokkal egyszerűbb kényszeríteni az ötvenezreket. Csakhogy a KMAC egyelőre — és reméljük, egészen a fellamadás harsonátáig megszólaltig — aligha fogja kényszeríteni az ötvenezreket a belépésre. És arra igen sovány kilátása van, hogy az illetékes magas hatóságok odaálljanak tartani a lovat, hogy a KMAC kényelmesen kapaszkodhassék a magyar motorizmus évi félmilliósi nyeregébe. Mert a kormányelnök — akihez a KMAC memorandumát címezte — minden biztonnal clyan válaszra fogja méltatni a KMAC-nak ezt a már-már kísérletes próbálkozását, melyet az megérdemel. Mely válasz azonban aligha kerül a — nyilvánosság elé.

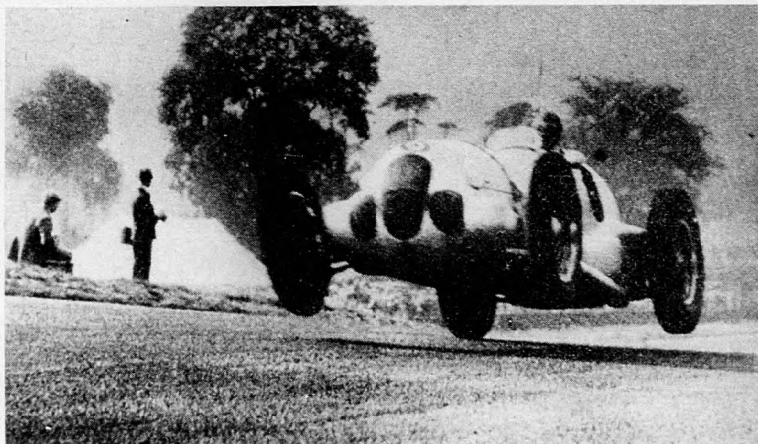
*

Több volt a Dobogókó egyszerű gyíversenyénél. Hatalmas felkiáltójel volt, roppant mutatós, mely éles reflektorfénnyel mutatott rá azokra a

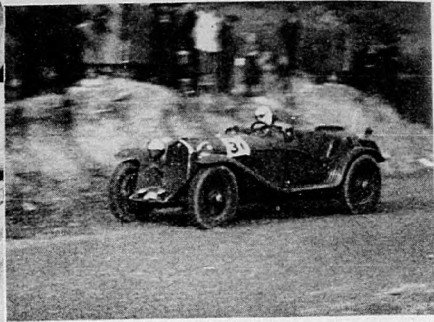
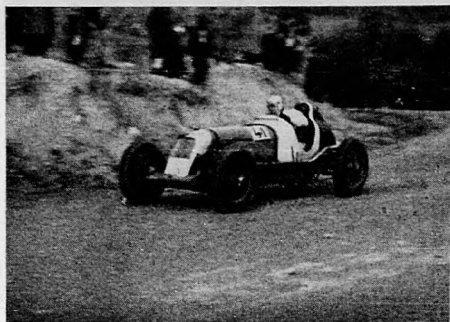
hibákra, melyek ma, mondhatni, hivatalos programpontjai a magyar motorsportok hivatalos sáfárjainak. A Frontharcosok motorosztálya megmutatta, hogyan lehet néhány pengővel sportot teremteni és hogy a versenyek lényege nem a csinadriátán, nem a napi-, kiszállási, költségmegterítési és jelenléti díjakon múlik, hanem a sporton. Melyet a Frontharcosok házatáján oly sokan hajlandók minden anyagi vonatkozás nélkül is támogatni és fejleszteni, megelégedve pengő érc helyett az erkölcsiakkal.

És rámutatott a Dobogókó hegyiverseny annak az igazságára is, hogy az erőpróbák elhalszása, megrendezése, vagy meg nem rendezése nem lehet szomorú függvénye skotsági nekigyűr-közéseknek, vadászati gyönyörök hajszolásának és légyolybátymos, hajlongó szekértologatásoknak. A Frontharcosok kiírták a versenyüket és becsülettel meg is rendezték, ha máshol nem, hát a Dobogókón. Megrendezték volna ugyan szíves örömeit a Hármashatárhegyen is, dehát ezt a terepet a KMAC magának foglalta le még az elmúlt télen, hogy pont a verseny előtt néhány nappal eszméljen rá arra, hogy rossz az út felülte.

Az idén nincsen Gugger, nincsen Hármashatárhegy, nincsen triál, nincsen — legalább is a sportra — pénz, nincsen élet, nincsen sport. A küzdelem azért folyik nagyban. Ha nem is a pályákon, hanem inkább a klikkhősök és érdekszövetkezeti bajvivők sajtó külön hajtűfordulóiban. Amihez a maguk mellett mást meg nem tűr, vénülő szarvasbikák kopolt, türelmetlen bögése szolgáltatja a magyar motorsport — gyászindulóját.



A Donington Park pályája korántsem tükör, a kocsik helyenként olyat ugranak a levezetőbe, hogy csak egy kerekük érinti a talajt.



Balról: Festetic (Maserati-Cordatic) az abszolút győztes. Középen: Pathó (BMW-Cordatic) a leggyorsabb oldalkocsis versenyző. Jobbról: Biró János (Alfa-Romeo).

A DOBOGÓKŐI HEGYIVERSENY

A német sportkocsivezető Richter (BMW) káprázatos menést produkált. — Festetics (Maserati vers.), Richter (BMW sport), Wilhelm (Lancia tura), Kozma (BMW) és Pathó (BMW old.) voltak a csoportgyőztesek

Szeles őszi időben rendezte meg az OFSZ agilis motorosztálya a Dobogókői Hegyversenyt, mely értékes sportsikerrel bővítette az évad feletti szűkre szabott magyar versenykrónikáját. A Szelnár dr. vezérlete alatt dolgozó rendezőgárda sok-sok lelkesedéssel pótolta a hiányzó anyagiakat és Szelnár dr.-nak abból a csekély 20 pengőből sikerült életrekeltenie a versenyt, melyet az OFSZ bocsátott támogatásként motorosztálya rendelkezésére. Az önzetlen sportszellem a legnehezebb akadályokat is legyűri, ha van önzetlen sportszellem, úgy még az úttest állapota is megjavul... — nem úgy, mint a KMAC dicstelenül lemondott hármashatárhegyi versenyén...

A dobogókői verseny fénypontjának a Hartmann—Festetics találkozóját ígérték, sajnos, Hartmann Maserati versenykocsijával, kiégett kupplungjával

ötszöri kísérletezés után sem tudott elstartolni s önhibáján kívül nem adhatott revansot Festeticsnek brünni vereségéért. Festetics verseny Maseratija volánjánál a nap legjobb idejét futotta, a nedves úttest ellenére is csak hajszállal maradt el Hartmann két év előtti útvonalrekordjától, amiben kétségtelenül dicséretes szerepet jutott Cordatic gumijainak.

A verseny fénypontját kétségtelenül az abszolút sportkocsigyőztes német Richter menése jelentette, aki paprikavörös, 2 literes, kompresszornélküli, normál széria BMW sportkocsiján a fordulókat valóságos dőrtrekk stílusban nyargalta végig az abszolút győzelmet, azonban lassúbb sportkocsijával a versenykocsi-menő Festeticstől nem ragadhatta el. Biró János kategóriagyőztes lett gyors Alfa-Romeójával, a külön klasszist képviselő Richter abszolút

győzelmét nem veszélyeztethette ugyan, de kétségtelenül kemény munkára serkentette a németet. Ugyancsak kategóriagyőzelmet aratott átadajszált, kompresszorral felszerelt 1.5 literes BMW sportkocsiján a német Werneck, akire a régi kis Bugattijával próbálkozó Hartmann nem lehetett veszélyes.

A túrakoosik legjobb idejét a Lancia-vezető Wilhelm dr. futotta, ékesen dokumentálva a Lancia-Aprilia meglepő teljesítményéről közszájon forgó híreket. Wilhelm (Fiat 1500) a túrakoosik második legjobb idejét futotta, a fordulókban kifinomult technikájával ragyogó menést produkált, akárcsak a 2 literes kategóriában győztes BMW-vezető Wiesengrund, aki agyonnyűzött, versenyre alkalmatlan kocsiával is megdöntötte a helyét. A versenyről-versenyre fejlődő Bossányi (1.0 Adler), Festetics (3.2 Ford) és az öreg Lancia-Lambda-vezető Blum voltak a túracoosip továbbbi kategóriagyőztesei. Balszerencse üldözte Kovács Kálmánt, aki egyik próbafutama során kicsúszott és összetört kocsiját. A hevenyében összetört kocsival csak a még menthető bajnoki pontok érdekében vánszorogta végig a távot.

A szülőgépek legjobb idejét a favorit Kozma (500 BMW) futotta Döry (BMW) előtt, akinek sikerült hajszálnyira megelőznie márkatársát, Czulybát. A 250-es csoportban Kesjár (Puch) motor-over győzelmet aratott, a 350-es csoport Steinbock (Velocette) zsákmánya lett, míg legerősebb ellentele, Gutschy (AJS) bukott.

Az oldalkocsis versenyek során Pathó (750 BMW) érte el a legjobb időt, míg a 600-as kategóriában győztes Kugler (Zündapp) fejlődő formáról tett tanúságot. A favoritszámba menő Abt (Norton) kiált.

Részletes eredmények:

SZÜLŐ MOTORKEREKPAROK

250 kem-ig. 1. Kesjár J. (Puch) 6:05.34 mp. 350 kem-ig. 1. Steinbock I. (Velocette) 5:42.09 mp. 2. Hambach L. (Puch) 6:28.32 mp. 500 kem-ig. 1. Kozma E. (BMW) 5:08.10 mp. 2. Döry A. (BMW) 5:34.42 mp. 3. Czulyba M. (BMW) 5:34.71 mp. 4. Martinek I. (Gilera) 5:56.47 mp. 5. Gebauer O. (Zündapp) 6:22.43 mp. 6. Zalán Z. B. (Wanderer) 10:04 mp. 1000 kem-ig. 1. Pényváltó I. (BSA) 5:54.27 mp.

Láttá

a Dobogókői sárosan csúszós fordulóiban vágató

SPORTKOCSI-GYŐZTES

Richter BMW kocsijának úttartását és stabilitását?

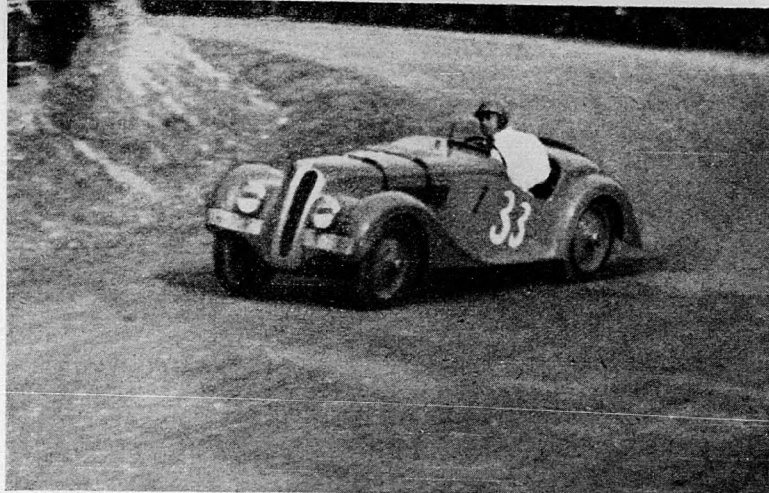
A titka?

METZELER

gumik, melyek a legnyálkásabb, sükös úttesten is tapadást és stabilitást biztosítanak

Vezérképviselő: **SZILÁRD BÉLA**

BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ-UTCA 15



Richter (2.0 BMW) az abszolút sportkocsigyőztes dőrtrek stílusban faralta a laza fordulókat.

OLDALKOCSIS GEPEK

600 kem-ig. 1. Kugler J. (Zündapp) 5:50.85 mp.
1000 kem-ig. 1. Pathó Gy. (750 BMW) 5:22.13 mp.

TURAKOCSIK

1100 kem-ig. 1. Bossányi P. (Adler) 6:27.70 mp. 2. Rajna E. (Fiat) 7:33.93 mp.
1500 kem-ig. 1. Wilhelm Gy. (Lancia) 6:01.31 mp. 2. Wilhelm S. (Fiat) 6:03.53 mp.
2000 kem-ig. 1. Wiesengrund F. (BMW) 6:07.13 mp. 2. v. Herezegh T. (Adler) 7:37.95 mp.
3000 kem-ig. 1. Blum B. (Lancia) 6:23.33 mp. 2. Kovács K. (Hanomag) 9:58.79 mp.

5000 kem-ig. 1. Fesztetics E. gr. (Ford) 6:21.60 mp.

SPORTAUTOMOBLOK

1500 kem-ig. 1. F. Werneck (BMW) 5:07.80 mp. 2. Hartmann L. (Bugatti) 5:33.77 mp.
2000 kem-ig. 1. U. Richter (BMW) 4:35.88 mp. 2. Kohner Augusztia (Wanderer) 5:45.48 mp.
3000 kem-ig. 1. „Sebess G.” álnév (Alfa Romeo) 4:47.28 mp.

VERSENYKOCSIK

3000 kem-ig. 1. Fesztetics E. gr. (Maserati) 4:24.86 mp.

Június 19: Magyar autó GP?

Az AIACR párisi terminusegyeztető ülésén kilenc ország kiküldöttjei vettek részt, Magyarországot Landauer Ede dr., a KMAC vezértitkára képviselte az ülésen, aki jövőre ismét bejelentette az idén lemondott magyar autó GP megrendezését, mely június 19-én kerül lefutásra az új GP-formula szerint. A nemzetközi autóverseny-naptár főbb eseményei a következők (a * jelölt versenyek a GP-formula alapján kerülnek kiírásra):

Január 25–30: Monte Carlói esillagtúra.
Április 3–4: Mille Miglia.
Május 8: *Tuniszi GP. — 10: Finn GP. — 15: *Tripoliszi GP. — 30: *Indianapolisi GP.
Június 5: Belga GP. — 12: *Eifel-verseny. — 18–19: 24 órás Le Mans. — 19: *Magyar GP.
Július 3: *Francia GP. — 4: *Vanderbilt-Cup. — 17: Luxemburgi GP. — 24 vagy 31: *Német GP.
Augusztus 7: *Monacói GP. — 14: Coppa Acerbo. — 21: Svájci GP.
Szeptember 3: Angol autó TT. — 11: Olasz GP. — 25: *Masaryk-körverseny.
Október 1: *Donington GP. — 2: Feleaci heggyverseny.

Bővíti üzemét az Ion

Az Ion Akkumulátor és Gépüzem október hó 1-től Ion Akkumulátor és Villamosipari Kft. címen folytatja az autóelektromosiparban eddig is közismert, az automobilizmusra hasznos működését. Az Ion Kft. Ó-utcai üzemének megnagyobbításán kívül a VI. ker., Bulcsu-utca 9. szám alatt is új, modern service telepet létesít. A 200 m²-es, felülvilágított, gőzfűtéssel ellátott villamos service telepet legmodernebb gépekkel és vizsgálókészülékekkel rendezik be.

A frontharcosok dobogókői hegyiversenye:

BMW

győz az egész vonalon

RICHTER:

DR. FRITZ WERNECK:

WIESENGRUND FERENC:

BMW sportautón
a sportkocsik abszolút győztese

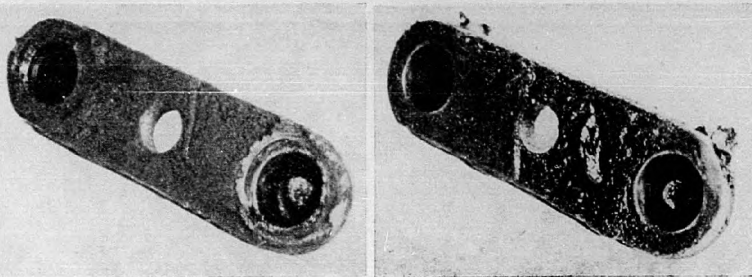
BMW sportautón
BMW túraautón

osztálygyőztesek

3 BMW A STARTNÁL

3 BMW GYŐZTES

MAJLÁTH, VI., LEHEL-U. 2



1. ábra

2. ábra

KÖZPONTI ALVÁZKENÉS = KOPÁSCSÖKKENTÉS

Az alvázkenés két rendszere használatos, még pedig:

1. az egy nyomásos, központi alvázkenés, amelynél egy kéziemeltű mozgatószárral az alváz összes kenőhelyeit a szükséges mennyiségű kenőanyaggal el lehet látni;

2. a zsírcsapos kenés, amelynél kézi szivattyút illesztnek a megfelelően kiképzett zsírcsapokhoz és a kézi szivattyú foggantyújának mozgatószárral el lehet látni;

E kenőrendszerek gyakorlati értékének megállapítására a „Versuchs-anstalt der Kraftfahrzeugüberwachungsgesellschaft”, Berlin, kísérletet végzett olyképpen, hogy a kísérleti kocsi egyik felét az egy nyomásos központi alvázkenő berendezéssel szerelték fel, a másik felét pedig kézi szíróval zsírcsapok közbeiktatásával kenték.

A kísérleti kocsi 10.000 km-t futott és rendszeresen a központi kenést 200 km-ként, a kézi szírozást pedig 1500 km-ként használták. Megjegyezni kívánjuk, hogy az összes zsírcsapozatok stb. a kísérlet kezdetén gyárilag újonnan szereltettek be. Ezen 10.000 km lefutása után a csapokat és hevedereket kiszírták és alapos vizsgálat után a következő állapottá alakították meg:

A zsírcsapozatok olyképpen készültek, hogy a rugóban fix, ellenben a hevederekben levő kúpos felfekvési felületen mint csészékben mozoghattak. Ezen kúpos felfekvési felületeket vizsgálat alá vették és a központi kenés oldalán a kenőhornyok teljes mélység-

ben maradtak meg, a felületén vékony olajhártyát találtak. A zsírcsapok oldalán, még pedig a csésze azon részén, amely nyomás alatt állott, a kenőhornyok kopás következtében eltűntek és az egyoldalú kopás megindult. Bár az üregek helyeken zsír lehetett találni, azonban azon a helyen, ahol a nyomás érvényesült, még a kenőanyag nyomát is alig lehetett látni. Az 1. ábrán látható a hátsó rugó hevedere zsírcsapos esetben, amelyen már látható az egyoldalú kopás, szemben a 2. ábra esetével, ahol a központi kenés használtott és ahol a kopásnak még nyoma sem látható. Hasonló eset látható a 3. ábrán, amelynél a felső ábra a zsírcsapos esetét, az alsó pedig a központi kenés esetét mutatja és amíg az első esetben a kopás tisztán látható, az alsó, tehát a központi kenéses kivétel, tiszta és éles felületei és élei mellett kopást nem mutat.

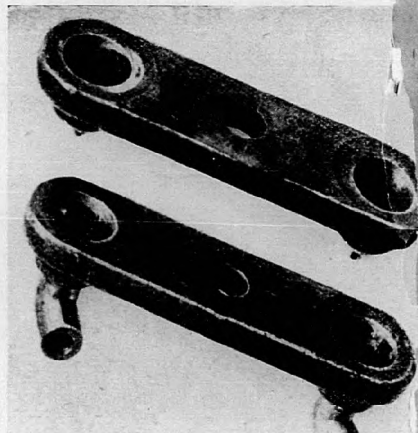
Még élénkebben látható az eredmény a zsírcsapozatok magán. Amíg a 4. ábrán a zsírcsapozatok esetén nemcsak kopások, hanem már marások is láthatók, addig az 5. ábrán, amely a központi kenés esete, a zsírcsapozatok felülete fényes és tiszta.

Ezen eredmények tehát azt mutatják, még pedig minden kétséget kizáróan, hogy a központi kenés eredményesebb kenést biztosít, már azért is, mert minden kenőhelynél az olaj bentről kifelé folynán, még pedig kényszer hatása alatt, az esetleges piszkot kimossa, aminek következtében súroló masszát

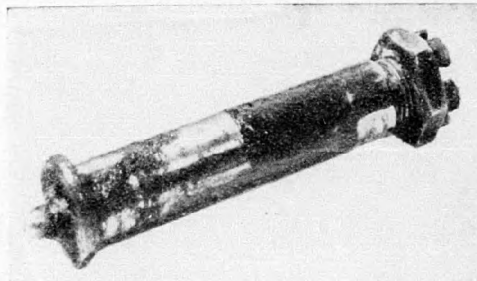
alkotó por- és olajkeverék képződése teljesen kizártnak tekinthető. Lényeges szerepet játszik ezen eredménynél azonban a zsírcsapozatok használata, amely zsírcsapos esetben a legtrikábban felel meg a jó kenés feltételeinek. Az ilyen zsírcsapozatokhoz mindenféle nehézséget, továbbá zsírcsapozatok is kevernek.

Ha most a kenőhely kissé felmelegszik, az olaj eltűnik a zsírcsapozatokból, visszamarad a szappan, a por, amely azonban mindent csinál csak nem ken. Kétségtelen az, hogy a helytelenül megválasztott zsírcsapozatok a kopáshoz lényegesen hozzájárul, ami természetesen az egy nyomásos központi kenésnél már azért sem fordulhat elő, mert e célra alkalmas minőségű olajat használnak, amelynél üzemi közben lerakódások teljesen kizártak.

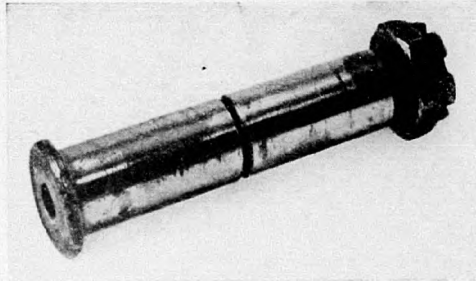
Az egy nyomásos központi kenéssel szemben az az ellenvetés merülhet fel, hogy a kocsivezető elfelejthetné a központi szivattyú emeltyűjének kellő időben való mozgatószárral a kenés keresztülvitele céljából. Ez ügyben lefolytatott körkérdezők válaszaiból kitűnik, hogy ellenkezően sokszor felesleges módon is használják a kenőemeltűt. Ezzel szemben megállapították az, hogy a kényelmetlen zsírcsapos kenést annyira elhanyagolják, hogy számos esetben csak 5000 km után jut eszükbe, hogy kenni is kellett volna, amikor már perze késő.



3. ábra



4. ábra



5. ábra

1938

CITROËN

A U T Ó

MÁR AZ ÖSSZES ÚJÍTÁSOKKAL

BÁRDI

V., KRESZ GÉZA-U. 15. Telefon: 119-643

Szezonzáró nagy német
körverseny Marienbergben

Sorozatos

NSU győzelem!

KÉT 1. HELY

KÉT 2. HELY

KÉT 3. HELY

KÉT 4. HELY

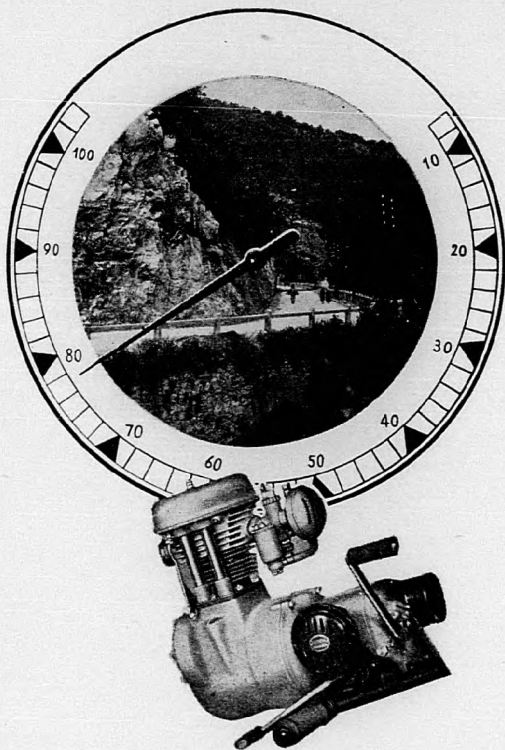
KÉT 5. HELY

75,000 néző volt szemtanúja az
NSU gépek diadalmenetének

Vezérképviselő: **BIRÓ JENŐ**

alkatrész- és pneumatikraktára
BUDAPEST, VI., LISZT FERENC-TÉR 2

*Magyarország szép
tájaira ha kirándul*



*használjon jó
olajat motorjában!*

AEROSHELL

LIGHT MEDIUM HEAVY

SHELL KŐOLAJ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG BUDAPEST

AUTÓK, UTAK, EMBEREK...

Írta: NÁDAS LÁSZLÓ.

Budapest. Búcsú a nyár végétől, munkától, merev mozdulatú rendőrök-től, betélapgyűjtéstől. Letűnő nap, keskeny, fasoros országút. Jó útfelület. Dinnyét áruló parasztok az út mentén. Parasztszekerek nyugodt jobboldali hajtásban, alvó kocsisok. Győr után komisz, felgyűrődött aszfalt. Országhatár. Tisztelegő, búcsút intó magyar baku. Barátságos „Grüss Gott!” köszöntés, aláírás és az egyesített osztrák finanszírozásunkra bocsát. Széles, évszázados átkötél kísért, jó betonút, — Hainburg, majd Schwechat, — csillogó lámpasorok, szép benzinállomás — Wien.

Este kihalt város. Nappal pesti mese, közlekedési bábszínház, mezeietlam-pákkal, spárgán rángatott rendőrökkel. Még tart a hazai benzín, de látod amottan a hívogató Cremin benzinkutat, 65—70 garasos árjelzőtáblájával?

*

Széles betonút. Letérés a Wachaubu, keresztlépcsőhöz hosszú kilométerek. Nehogy úgy véljük, hogy cséplőgépen ültünk! Kilencven-, százhuszszokos szögekben forduló keskeny utak a falvakban. Hatalmas drótkötéles rév — Rollfähr — Melknél, újra jó úton vagyunk.

Amstetten. Alkonyodik. De jó is! Éj leple a most következőkre. Pokoli gödrök, utépités, Baustelle, Baustelle... Valóságos lidércnyomás a lápvilághoz hasonló, kicsi fényekkel kivilágított, fényomon használható (?) út. (Ismerjük! A Szerk!) Végre tábla: Linz 3 km. Élénk nappali forgalom. Mókázó vidéki rendőrök. Zergekollas, bőrnadrágos urak, dimlis hölgyek volnának és kerékpárnyeregben. Keskeny betonsáv az út mentén. Felírás: csak kerékpároknak! Tovább.

Mélyen alattunk a Traun vize, falbootosok álma. Útfordulóban 8—10 pihenő autó. Hangtalan nézők. Vizeses moraja, isteni csend. Kis tábla az út mellett: „Frische Milch”. Fenyőpartom keveredik a duruzsoló fűrészmalomból kifutó új fenyődeszka gyantaitáival. Napfényben irizáló cseppek szór a patak köveken megtörő vize. Méhzsongás, sárgavirágú — édesszaga rét. Köröskörül hegyek. Uzsonna és pihenés. Híába, mégis jobb a Salzkammergutban, mint Bilbaónál.

*

Reichsautobahn: Salzburg—München, valóságos betonozott motoros álom. Tisztelettel igazolom a megjelent képek valóságát. Felület, fordulók, kibejárákos, kilométer- és távolságjelzők, völgyáthidalások, — hegybeugráások, — pneuk alá szórt márkamilliók, munkapiramisok!

München. Gépektől nyüzsgő új, nagy repülőter. Szálas, fiatal rendőrök, új típusú egyenruhában. Lenűlétes mozdulatok, gyors irányváltoztatások, jó forgalom — jó kövezésű uccákon. Idegenvezető taxi. Tizenegy márkáért négy személyt két óra hosszat kalauzol mókás modorban, nagy szakértelmmel.

Augsburgig kanyarog a régi országút. „Letzte Kurve” — biztató 35 kanyar után. De már épül az új Stuttgart—müncheni Reichsautobahn: hangyák a mélyben, pókszerű kotrógépek sűrűnek-forognak. Készülő völgyáthidalás —

ezer és ezer köbméter beton temetője...

Holdvilágtalan éj. Katonai tereparók, tompítottan lényezőekkel. Kapaszkodás felfelé. Utána vég nélküli leereszkedés a sötétben cseppkőbarlangszerűen ható évszázados fenyők között. Melegszenek a tékek. Az út pillanatonként fordul. Urach — Luftkurort. Alvóhőnyics. A „Kraft durch Freude” nacional szocialista weekend-szövetség 800 beutalt tagja mindent lefoglalt. Heti egy márká belfizetés egy éven át, jutalom: egy hét díjtalan üdülés. Végre egy kis szálloda. Elsőrangú ágyak, garage, pazar reggeli négyünknek, az egész 10 márkáért!



A müncheni hősi emlékmű őrsége.

Kitartó emelkedés a Schwarzwaldra. Freudenstadt, liliputi mézeskalács-házak. Rajnavölgy — Keh. Rajnahíd — Vrasbourg, Franciaország.

*

Vogézek — Lotaringia. Gazdag parasztok, piszkos, trágás falvak és — 12—14 méteres aszfaltutak. Nagy hazajó csatornák, átmenőművek, fantasztikus méretű daruzóberendezések — Nancy. Utépitésük mindenütt. Az utak kiemelkedő közegélyt kapnak, olyat, mint Pesten a járdák. Felület? 10 cm vastag bitumenes közszalékok vasalnak az aszfaltba. Ezen minden gumi tapad. A lákat kivágják az utak mentén. Két méter magas, ríktó fehér betonoszlopok kerülnek helyükre. Macskaszemek felszerelve kilométereken át. A kocsi a sötétben fénykerítés mellett fut. A macskaszem csak a kerékpárokról hiányzik itt. Pedig rengeteg fut belőlük. Papa, mama, vagy szerelmes pár tandemkerékpáron élvezi a négynapos munkahét háromnapos weekendjét.

Szabályos fiatal erdők jobbról-balról. A Maginot katonai védelvonat földalatti berendezéseinek szellőzőit, bejáratait takarják. Már amelyik, a többi félrevezetésre szolgál. Hullámvastú következik, hegyre föl, hegyről le. Forduló — híd — éles fűtő. Francia csendőrkáromkodás — behajtottunk a szegekkel jelölt tilos baloldalba. A csendőrszervezési a H-t. Kézelgintés, fintor... continuez!

*

Örült vasárnapesti forgalom. Útjelzőtáblák: Paris — Paris — Paris. Bann vagyunk a Porte-Vincennes nyüzsgő forgatagában. Mindenki megy, ahogy tud. Utközépen rendőr nincs. Oldalt áll, karbatett kezekkel, szájbátett sípval, viszont kard nélkül. Mégis van forgalom és rend. Kevés függő forgalmilámpa. Most az úttestbe süllyeszti őket. Már nem nyugtogatod a nyakad: mikor jön a zöld? A villamos a múlté. A sinek a kövezetben. De bitumennel kitöltve a kerékpárosok kedvéért. Autó, autó, ameddig a szem ellát. Szép, tiszta kocsi. Modernek. Málna-, citromfagyaltszinű taxik. Áramvonalasak, nyolcülésesek. Négy márká: Renault, Citroën, Peugeot és az új szjtár: Matford. Más? Eltűnik a forgatagban.

Renault. Modern, amerikai méretű autógyár. Inkább autós város. Öntőműhely — futószalag, szudáni néger öntőmunkások. Elviselhetetlen forróság (a munkát reggel háromkor kezdik). Motorszerű csarnok. Gyűjtőhelyén ezrével állnak a kész motorok. Próbatereim jobbról-balról. A Szajna szigetén a karosszériaüzem. Nyolckilométeres futószalag. Lent a csarnok mélyén futószalagon a kész alváz. Fent, négy emelet magasságban, gyorsdaru. Kezelője: tépett szemöldökű, piroskörmű, ruzsaszáj mademoiselle. Petyegtetni lefelé a pontosan illő karosszériát. Kész autó fut le motorral a szalagról. Véletlen esemény tanui vagyunk. Csattanás. Karambol egy kereszibefutó új teherautóval.

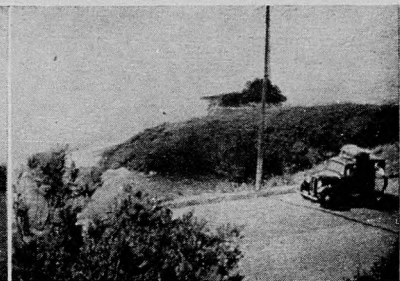
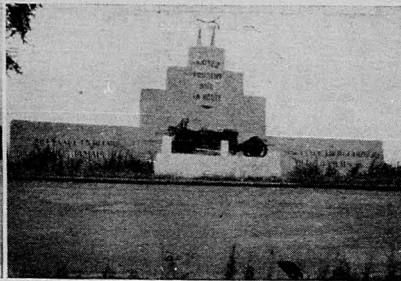
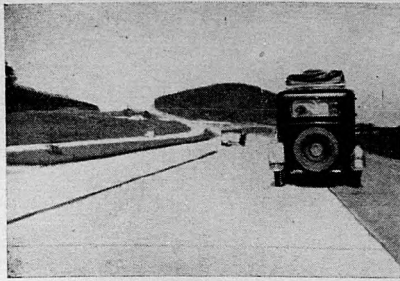
Világkiállítás. Négy nap — és — öröm az indulás. Fontainebleau. Utána egy fordulóban nagyméretű márványmementó. Talapzatán autóröncs. Felírás: „Légy óvatos az úton. Jobb későn, mint soha!” A mű hátamögé kukkantok, a márvány üreges téglá és gipsz, vasrudakon. Akárcsak a világkiállítás!

*

Ötödik nap Franciaországban: Beváltjuk ingyen kapott 60 frankos benzinalványunkat (Páris, Pénzügyigazgatóság, 13. Place St. Sulpice). Kéjes érzés: 20 liter nafta és 5 frank vissza „készpénzben”. Ez dukál minden olt eltöltött 5 napért.

Lyon—Grenoble—Alpok. „Route de grande communication” Monestier Clermont — és Lalley között. Úgynevezett harmadrangú út. Otthon tíz újjunkat megnyalunk azért a szép aszfalttért Gyöngyös és Kerecsend között. Drótkötéltre függesztett pallóhidak, sokszáz méteres szakadékok fölött. Col de la Croix-Haute — 1300 méter, kezdődik a leereszkedés Provenceba. A láthatáron szék cukorsüveg, különösformájú sziklahegyek...

*



Balról: A Reichsautobahn végtelen csikján. Középen: Lassan járj, tovább érsz, — mondja hangtalanul az emlékművé előléptet karambolos autó. Jobbról: A francia Riviérán.

Marseille. Élénk nyüzsgés. A villamosok autónak érzik magukat. Jelzésük mélyhangú Bosch-kürt. Transbordeur. Hűszemeletes acélszerkezet, rajta daru fut. Hozzáerősített kábeleken függ egy hidrés. Ez viszi a kocskat a kikötő egyik partjáról a másikra. Egyórai szabadulás a volántól. Hajókirándulás If szigetére. Ó, ifjúkor! Monte Christo!

Côte d'Azur. Érdemes lassabban menni. Idő is van. Az este 9-kor kezdődik, nem mint otthon. A nyári időszámítás nagy előny.

A Riviera útja? Keskeny, aránylag rossz felületű, sok, veszélyes fordulóval. Jobbról-balról pinea-fenyők, széles koronájukkal, hántott kérjú paratölgycyk, csattogó hullámok a part vörös szikláin és a mediterrán tenger valószínűtlenül kék színe.

*

Montecarlo. A rendőrök = francia csendőrség. Menton. Olasz vám. Erőteljesen átkutatnak! Elegáns, sőtéték carabinieri ruhák, glacé keresztövekkel, fináncok kanáritollas alpinisapkában. — Bordighera — olcsó gyümölcsök és még olcsóbb remek halak.

A kivitel szünetel Franciaországba. — Genua — remek forgalom, fehér parafasisakos, vászoncipős rendőrök, keresztbefont karokkal, szuggeraló nézéssel. Kikötő: Rex, az óriáshajó pihen benn. Egy vigyázatlan pillanat és a fényképezőgép már hiányzik a kocsiból.

„Camionnabile”. Új, széles, remek út a hegyeken át Milánóba. 6 líra 9 lóerő után a taksánk. A forduló, útszegletek mind jól jellettek. Élénk fekete-fehér csikozás a veszélyes helyeken.

Venecia. Végre egy város, ahol hiányzik az autó és autókereskedő! Igaz, hogy egyetlen garagea hat emeletével páratlan. Bennük tyúkszemvágástól hajlaltosításig, pneuvulkanizálástól teljes fényezésig mindent megtalál kocsik és vezetők.

*

Széles, új, lassüemelkedésű út — Udine—Tarvis. Brrrr... Egy magyar kocsik előz. Az első, tizenöt nap. Salzburg óta és ez is osztrák zászlót visel. Wörthi-tó, Villach, őszi hangulatban, kevés vendéggel, elhanyagolva. Kezdődnek a régi komisz osztrák utak. A Packstrasse könnyebb, mint remél-

tük. Jövőre állítólag már itt is jó útunk lesz Olaszországig. (?)

Graz—Keszthely. Baustelle, útépités = purgatórium. Csak azért szakítja meg a készen álló rábafüzes—vasvári szakasz, hogy lássuk, mily piszkossá tudnak a parasztszekerek varázsolni négy hét alatt egy gyönyörű betónutat. Nem segíthetnének ezen idegenforgalmi szerveink?

Magyar határ. Végre itthon. — Igen, itthon. De ezt csak Fehérvárott a vámnál érezzük. Egy túrázó angol sehogy sem akarja megérteni a kövezetvámot.

*

Rövid statisztika: 4450 km, 449 P összköltséggel (triptyque-el). Átlagfogyasztás: 10 liter benzin, 0,2 olaj 100 km-re. Benzinárak: Pest 43 fillér, Oroszvár 48 fillér, Ausztria 65—70 garas, Németország 42—45 pfenning, Franciaország 2,65 frank, Olaszország 2,70 líra (!!). Garage, mosás nélkül: Wien 2 Sch., Németország 2 RM, Franciaország 5—7 frank, Olaszország 7—8 líra.

Egy-két óra még a kintünő balaton úton. Csak egy a hibája: keskeny. Stop! — Budapest.

OSRAM-BILUX

OSRAM BILUX-S

OSRAM BILUX-S

Jobb világítás elhárítja a baleseteket

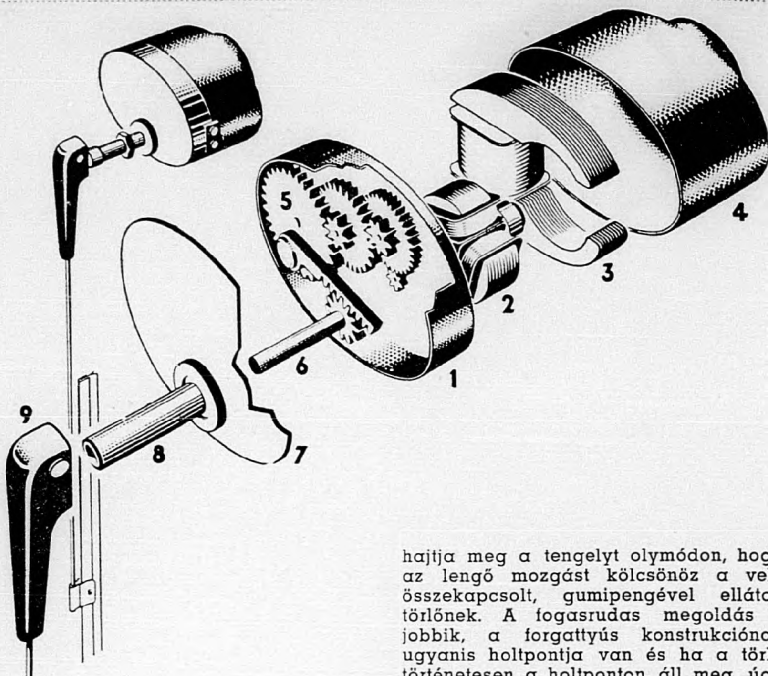
Hallott már róla?

Hogyan működik a villamos-szélvédőtörölő?

A szélvédőtörölő ma már — a csukott modellek korszakában — olyan nélkülözhetetlen alkatrésze a modern automobilnak, akár a motor. Esős, ködös időben lehetetlenség szélvédőtörölő nélkül vezetni és különösen sötétben életveszélyes jól működő szélvédőtörölő nélkül kimerészkedni.

Az első szélvédőtörölőket kézzel kellett mozgatni, később a pneumatikus törölők jöttek divatba, melyeket a motor szívócsövében fellépő negatív nyomás, azaz a motor szívása hajtott. Ezek a pneumatikus szélvédőtörölők korántsem voltak üzembiztosak és csak akkor töröltek szorgalmasan, ha az ember visszavette a gázt és ezzel növelte a motor szívását. A szívócsőből a törölőhöz vezető gumivezeték igen gyakran szivárgott, ilyenkor nemcsak a törölő nem működött elég frissen, hanem a motor is jó adagnyi hamis levegőt szírpantott, egyszóval a pneumatikus szélvédőtörölő messze volt attól, hogy a tökéletes jelzőt harcolja ki magának.

A ma szélvédőtörölőjét miniatűr valamos motor hajtja. Független a motor fordulatszámától, megbízható és tökéletes: ha „jó házból” való. Mert nem minden villamosszélvédőtörölő jó, éppen úgy, ahogyan nem minden villanykürt — Bosch-kürt.



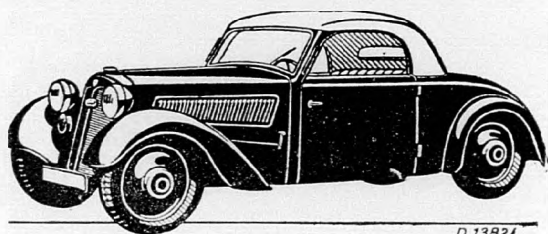
Működés szempontjából sok különbség a különféle villamosszélvédőtörölők között nincsen, a kis elektromotor megfelelő áttételezéssel fogasrúd vagy pedig kis forgattyú közbeiktatásával

hajtja meg a tengelyt oly módon, hogy az lengő mozgást kölcsönöz a vele összekapcsolt, gumipengével ellátott törölőnek. A fogasrudas megoldás a jobbik, a forgattyús konstrukciónak ugyanis holtpontja van és ha a törölő történetesen a holtponton áll meg, úgy csak a törölőpenge elmozdításával tudjuk újra működésbe hozni.

Sematikusan képünkön a legnépszerűbb villamosszélvédőtörölőt, a Bosch-konstrukciót mutatjuk be, mely kis méretei és minimális áramfogyasztása mellett szinte elnyúzhatatlan.

DKW

„ROADSTER CABRIOLET”



D 13924

legújabb modell, eredeti gyári karosszériával

P 3680.-

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

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

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH

új üzletházban:
VI., Lehel-utca 2.

TELEFON: 298-366, 298-398.

Frontban az Auto-Union:

Rosemeyer nyerte a Donington GP-t!

A német Auto-Union és Mercedes-Benz menők startja az angol versenyszézon kétségtelenül legjelentékenyebb mitingjévé avatta a Donington Grand Prix-t, melynek különös fontosságot kölcsönzött az a körülmény, hogy mint a szezon kapuzáró mérkőzése, a téli pihenő előtt utójára világította meg a két német élmárka közötti erőviszonyokat.

A szezonzáró verseny mintegy 100.000 néző előtt az egybefonódó négy karika diadalát hozta adáz küzdelem után a háromágú untertürkheimi Mercedes-Benz csillag fölött! Az utolsó szó az Auto-Unioné volt!

A start után Lang vágott az élre márkatársai, Caracciola, Brauchitsch és Seaman előtt, akiknek a sarkában ott dübörgött Rosemeyer vezérlete alatt az Auto-Union-trió másik két harcosa, Müller és Hasse is. A bemelegítő körök után Rosemeyer erősítette az iramot, Caracciola elé ment s mint parancsra váró kopó üldözte az élen futó két Mercedes-Benz menőt, Langot és Brauchitschot. A 80 körös, 400 km-es verseny harmadában következett be a döntő fordulat: Lang lökhárító defektussal kiállott, ugyanakkor az Auto-Union depó rohamra vezényelte Rosemeyert, aki méterről-méterre zárkózott



Az angol közönség „bukik” a bukkira és mindenhol fogad. A Donington G. P.-n a könnyesek rekordforgalmat csináltak.

fel Brauchitschhoz s mikor az kereket cserélt, átvette a kommandót is. Rosemeyer—Caracciola—Brauchitsch sorrendben nyargal az élcsoport, Brauchitsch mindent reszkírozva rakkol, Caracciola és Rosemeyer az egyszeri kerékcseré érdekében taktikázva, „fej-jel” mennek. 32-ik kör. Váratlan meglepetés: Rosemeyer kereket cserél: Caracciola veszi át a vezetést. A közönség izgalma leírhatatlan... Pláne, mikor még Brauchitsch is megelőzi a depónál álló Rosemeyert! De „Bernd” hideg fejjel, magabizóan iramodik az MB-menők után: Caracciolának is kell kereket cserélni! És ezalatt Rosemeyer ismét a második helyre nyomulva fel, döntő rohamot készít elő. Az éllovas

Brauchitsch vad rakkolása máris megbosszulja magát: újra kerékcserére kényszerül és a lesben álló Rosemeyer, aki ezen versenyén mint taktikus is pompás diadal aratott, végérvényesen átveszi a vezetést a hasztalanul erőlködő Mercedes-Benz kettős, Brauchitsch és Caracciola előtt. Végeredmény:

1. Rosemeyer (Auto-Union) 3:01:02.5 mp. Átlag 133.32 km. Rekord! 2. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 3:01:40 mp, 3. Caracciola (Mercedes-Benz) 3:02:18 mp, 4. Müller (Auto-Union), 5. Hasse (Auto-Union), 6. Bira (Maserati) öt körrel, 7. Dobson (ERA) hét körrel, 8. Howe (ERA) 11 körrel.

A győztes Rosemeyer Bosch-gyertyákkal, Continental-gumikkal, Bosch-gyújtással és Jurid fék-, illetve kupplungbetétekkel futott.

AUTO-UNION KONSTRUKCIÓ,



Kvalitás, teljesítőképesség,
megbízhatóság és takarékoság a

WANDERER népszerűségének titka.

Audi-Wanderer-Horch vezérképviselőt:

HESS ERVIN

Városi bemutató:
BUDAPEST, V., MÁRIA VALÉRIA-UTCA 1.

AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI KFT.

Telefon: 181-259

Budapest, I., Mészáros-u. 15.

Telefon: 150-090

STURMEY

SEBESSÉGVÁLTÓ ALKATRÉSZ

BURMAN

SEBESSÉGVÁLTÓ ALKATRÉSZ

JAP

MOTORALKATRÉSZEK

JOHN BULL

PNEUMATIK

Vezérképviselet: **BIRÓ JENŐ**
motoralkatrész- és kerékpárkereskedés
BUDAPEST, VI., LISZT FERENC-TÉR 2. TELEFON: 128-096



A ZÜNDAPP
1936. évi termelése
22.400 db

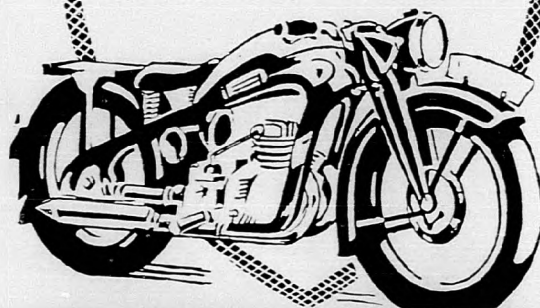
Ha ezen hihetetlen nagymennyiségű gépet egymás mögé állítanánk, úgy Budapesttől Dorogig érne el a sor.

Ha a kész gépeket megmérnénk, úgy az cca 3 millió kg súlyt jelentene

Ha a gyártott gépek löerejét számolnánk cca negyedmillió loerőt képviselne.

Használja ki a ZÜNDAPP-gyár nagy technikai felkészültségét

Vezérképviselet **PAJOR IMRE**, VI., Jókai-u. 21.



TAVASSZAL
NYÁRON
ŐSZEL
TÉLEN

= **MINDIG**

MARS-oil LOWCARBON

OLAJCSERE-SERVICE DÍJMENTES

KÉPVISELET:

GHILLÁNY MIKLÓS

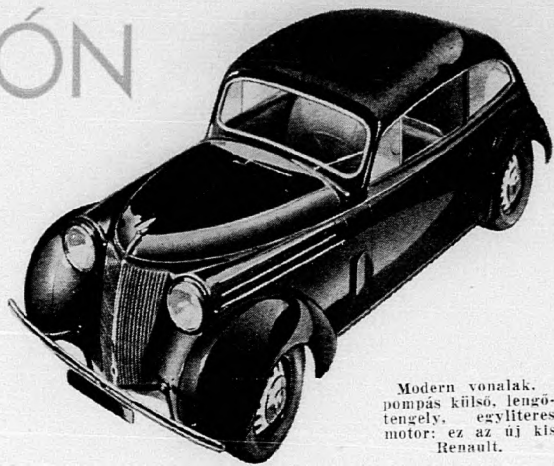
II., CORVIN TÉR 5. TELEFON: 1-570-16, 1-514-80



A PÁRISI SZALÓN

Az idei, 31-ik párisi Szalón inkább társadalmi esemény volt, mint újdonság bemutatója. A francia sajtó szerint régen volt autókiallításnak olyan sikere, mint az idei Szalónnak. Ez a siker azonban csak a látogatók nagy tömegének köszönhető. A Szalónt a világméretű egyik alosztályának lehetett tekinteni és így az autó iránt hallatlanul érdeklődő francia publikum szokásos tömegén kívül a világméretű külföldi látogatók is megtöltötték a szakmabelieken kívül (akik között ezidén ismét, hosszú idő után szép számmal voltak magyarok) a Grand Palais-t.

A francia gyárak természetesen kivétel nélkül kiállítottak. A francia autópárban egyébként határozott racionalizálási tendencia mutatkozik: a nagyszámú tőrepgyár az utóbbi években leállt, vagy összeolvadt és a megmaradt komoly gyárak közül is jó néhány (Dion—Bouton, Lorraine, Rochet—Schneider, stb.) csak teherautót gyárt. A kiállító 22 személyautógyár (Amilcar, Berliet, Bugatti, Chenard, Citroen, Delage, Delahaye, Delaunay, Hotchkiss, Irat, La Licorne, Lincoln, Matford, Panhard, Peugeot, Renault, Rosengart, Saimson, SIMCA, Talbot, Unic, Voisin) közül technikai szempontból említésre méltót tulajdonképpen csak a Hotchkiss égíse alatt dolgozó Amilcar hozott ki új, elsőkerék-meghajtású, 1.2 literes motorral szerelt, hátul torziós rudakra függesztett, duralumíniumból készült önhördő karosszériájával. A többi gyár változatlanul vagy kis változtatásokkal a tavalyi típusokat állította ki. Chenard—Walcker tavaly bemutatott, elől lengőtengelyes alvázába nyolchengeres Matford—és négyhengeres Citroen-motort épít be. Az természetesen nem publikálja, hogy a motorok a konkurrencia gyártmányai... Berliet — inkább kuriózumként — kiállít egy faszéngenerátoros személykocsit. Mint beszéltek a gyárak egyelőre ad acta tették a Diesel-motoros személykocsik tervét, aminek oka a nyersolaj és a benzin közötti csekély árkülönbségben — Franciaországban — és a nyersolaj használatának kényelmetlenségében, valamint a Diesel-motorok aránytalan drágaságában keresendő. Delahaye, amely most még az eladások terén is együttdolgozik a Delage-zsal, többek között kiállította a francia — versenykocsi-konstrukcióra kitűzött — egymillió frankos nemzeti díj győztes kocsiját. La Licorne egyik — hátsókerék-meghajtású — alváztipusára komplet Citroen karosszériát épít. Itt szölok arról, hogy egyes francia „jól informáltak” szerint Michelin afféle francia General Motors-t akar összehozni és ennek a szándéknak első megnyilvánulása az, hogy azok a gyárak, amelyek az élvezeti hitel alapján csak részben is kontrollja alatt állnak (Chenard, La Licorne), autógyártásukat, a Citroen-nek produktumait használják fel. Matford ideai típusai rendkívül módon hasonlítanak a szintén Franciaországban gyártott Lincoln-„Zephyr”-hez. Peugeot ideai slágere a könnyű építésű „402 Légere”, amelyet a nagyjából változatlan 302 alvázba épített kétteleres, 55 lóerős, „402” motor jellemel. A remekül kiállított és kényelmes ötléses, kb. 1100 kilót nyomó kocsit 140-et megy. Renault, a közhangulatnak engedve, elsőnek hozott ki a nagy gyárak közül igazán kis típusot, amely gyanúsán hasonlít külső és konstrukció szempontjából is az önhördő karosszériás Opel Kadethez. Az 1 literes, négyhengeres „Juvaquatre” nevű új, kis Renault ára luxus kivételben 16.500 frank, tehát csak 2500 frankkal több, mint a francia Fiat „500”, a „SIMCA 5” ára. Voisin régi alvázába kompresszoros Graham-motort épít be és hír szerint Graham-motorokat fog állítatag egy nagy olasz gyár is beépíteni a közeljövőben. A kiállítás egyik szenzációja a pillanatok alatt játszai könnyedséggel teljesen nyitott kocsivá alakítható, 3,15 m tengelytávú Peugeot limuzin volt, melyen a rugók-



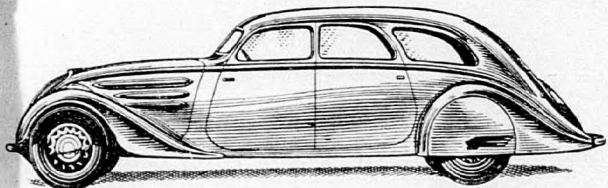
Modern vonalak, pompás külső, lengőtengely, egyliteres motor: ez az új kis Renault.

kal egyensúlyozott csukott rész mechanikus úton tüntethető el. A kocsit elektromos sebességváltóval volt szerelve.

A francia gyárak, a közönség óhajának megfelelően, ismét visszatérnek az egészen kis kocsik gyártásához. Renault már kihozza kiskocsiját, Peugeot és Citroen pedig, mint hírlik, a kora tavaszra hozzák ki szenzációsnak ígérkező, egy literen aluli kis típusaikait. Ez a három hatalmas cég, a SIMCA—Fiatl együtt a francia autóiprodukciónak legnagyobb részét fogja szolgáltatni és az a tendencia, mely típusaik konstrukciójánál megnyilvánul, bizonyítja, hogy a francia publikum ismét visszatért az egy literen aluli kocsikhoz. Érdekes, hogy ennek az oka nem a vételár alacsonyágában rejlik, mert hiszen maximum 20%-kal drágábban már kétteleres komoly közepkocsit is kapni, hanem a kiskocsik iránti keresletnek az oka, hogy Franciaországban a garázsdíjtól kezdve a biztonságig mindennek az ára a kocsit adóelőretétől, tehát adó híján egy fiktív számtól függ, mely „adóelőerő” kiszámításának alapja a hengerűrtartalom...

A külföldi gyárak inkább presztizs-szempondból, mint üzleti reményeségek miatt állítottak ki és semmi újat sem hoztak, ami náluk még érthetőbb, mint a francia gyáraknál, hiszen úgy a németek, mint az olaszok és amerikaiak újév után hozzák csak ki új típusaikait. A német gyárak közül a Maibach, Mercedes-Benz, Adler, Hanomag és Opel, az olaszok közül az Alfa-Romeo, Bianchi, Fiat és Lancia, az angolok közül Austin, Bentley, Humber, Hillman, Rolls-Royce, az amerikaiak közül a Chrysler, De Soto, Dodge, Graham, Hudson, Nash, Packard, Studebaker, a belga Minerva-Imperia (Adler-licencia), a csehek közül Skoda és Praga mutatták be összes típusaikait. A Praga-gyár mutatta be egyébként a kiállítás leghosszabb személykocsiját, amelynek tengelytávolsága három és félméter.

Felszerelési cikkek tekintetében semmi újdonságot nem hozott a Szalón, annál inkább pneumatikok terén. Michelin egyelőre csak a saját gyártmányú Citroen-kocsikon mutatta be az új „Pilot”-pneut, mely egyenletesen mélygágyú, tehát nem Bibendum-abroncsra szerelhető, rajza hasonlít az eddigi „Stop”-éhoz, vastagsága azonban nagyobb, mint az eddigi „Supercomfort”-é és előnye az, hogy nagyobb felületen fekvődvén, a kocsit stabilitását fokozza és nagy tempóban vett kanyarban a belső oldalon nem nyomódik össze. Ehhez a gumihoz új kereket is szállít a Michelin-gyár, mely kerék igen tetszetős és feltűnően hasonlít a Bugatti-kocsik széles lemezkiüllős kerekeihez. Ezek a kerekek rendkívül könnyűek és tökéletesen kiegyensúlyozottak. Kis súlyuk ellensúlyozza a gumik nagyobb súlyát és miután az új „Pilot”-gumik tömlőjének szelepe teljesen gumiból készül, a szelepek külön egyensúlyozása is felesleges. Emelítésre méltó, hogy a „Pilot”-gumik szélessége kb. 3 cm-rel nagyobb, mint a hasonló teherbírási „Supercomfort”-oké s így a kocsik sármentőit ezek alkalmazásánál megfelelően szélesíteni kell. A pneuipiac másik szenzációja az, hogy Renault — megbosszulandó azt, hogy Michelin gumigyáros létre autót (Citroen) gyárt — nem elégedett meg azzal, hogy kocsijait Michelin helyett más gyártmánnyal szereli fel, hanem megvette a Vigor pneumatikgyárat, mely eddig kizárólag a belső piac és főleg taxik számára gyártott pneumatikot és Renault néven hozza saját pneuját forgalomba. Az ideai Renault-típusokon tehát már Renault-gumit láthatunk.



A független elsőkerékű, fűtött Peugeot limuzinok pompás vonalait számos konstrukciós érdekességet takarnak: vezetőfülséből állítható fényoszórók, belül olajozott rügőlapok, automatikusan eltűnő ablak-törlők stb. jellemzik a pompás masinákat.

Dóczy Lajos

**Ne légy mazsola!!
Nézd meg alaposan**

a

**VICTORIÁKAT
s az fog legjobban
tetszeni!!**

150, 200, 250, 350 km.
modellek raktáron!

KOPPÁNYI

DESSEWFFY-U. 47.

SUNBEAM, VICTORIA, NORTON képviselet

FIGYELEM! MEGJELENT!!

VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLA III. kiadásában

Autóvezető és Motorosok kézikönyve,

mely kezdőknek és szakembereknek nélkülözhetetlen,
mert tartalmazza a legújabb technikai útmutatókat,
Belfoglaltatási a legutolsó közlekedési szabályzat,
5 PÉNGŐS DÍJTALAN UTALVÁNY.

Kapnátó minden könyvkereskedésben. — **ÁRA 8 PÉNGŐ**

Megegn Viktória autós szakiskolában Andrassy-út 2.

délrethető Tel.: 120-814.

B I Z A L O M

dolga a motorkerékpárjavítás

FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR

javítóműhelyében olcsó, gyors és jó
munkát kap. Kérdezze meg vevőimtet

Dessewffy-u. 26. Telefon: 12-96-87



KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórórák javítóhelye

TELEFON: Schvarcz Testvérek

szakorvosok, Budapest, VI.,

1-296-24 Podmaniczky ucca 59. sz.

**Caracciola nyerte
a Massaryk-díjat.**

Ragyogó, verőfényes időben, mintegy 200.000 néző előtt állott starthoz a 150 körös, 437 km-es cseh GP mezőnye. Start után Lang vette át a vezetést Rosemeyer előtt. Az 5-ik körben az élen futó Mercedes-Benz menő bukott, kocsija súlyosan megsérült és néhány nézőt is megsebesített, de Lang maga sérüléstelen maradt. Ezúttal azonban Rosemeyer sem kerülhette el sorsát, a szegélykövel való kollíziója folytán hátsóféké blokkírozott és „Bernad” számára nem maradt más hátra, mint márkatársa, Müller, kocsiján reménytelenül üldözőbe venni a biztos győzelem felé vágató Caracciolát, aki diadalát 145,9 km átlagú körekordjával is realizálta.

1. Caracciola (MB) 3:09:25,3 mp. Átlag 138,4 km. 2. Brauchitsch (MB) 3:10:01,7 mp. 3. Rosemeyer-Müller (AU) 3:10:07,1 mp. 4. Seaman (MB) 3:10:07,1 mp, egy körrel hátrább: 5. Navolari (AR), 6. Brivio (AR). Két körrel hátrább: 7. Hartmann (Maserati), három körrel hátrább: 8. Festetics (Maserati).

A győztes Caracciola Bosch-gyertyákat, Continental-gumikat és Bosch-gyújtást használt. Hartmann megnyerte a legjobb privát versenyző részére kiírt díjat.

30 kilométer sílécen.

Nagy érdeklődés kísérte e hó 24-én délelőt a City moziban megtartott vetített képes előadást a „Modern osztrák sítechnikák” címen. Az előadást Fekete Örs százados, az Osztrák Forgalmi Iroda népszerű igazgatójának keresetlen szavai vezették be, majd az 1933. évi FIS-versenyen feltűnt Toni Seelos világbajnok és a ma már nálunk is ismert temposchwung szülőlapja tartott szakzerű előadást az alpesi sítechnikáról. A mozi zsűfóláság megtöltő szakértő közönség nagy tapsal honorálta az előadót, bár az előadás után lepergetett három sífilm alapján Seelos barátunk sokkal jobb síelőnek bizonyult, mint előadónak. A temposchwung technikájáról készült film, melyben Toni Seelos vitte a vezérszólamot, igazi csemege volt minden síérdeklődőnek és a gyönyörű 80—90 km-es tempójú lesiklások után fel-felcattant az elismerő taps. Pedig a mi közönségünk kényes.

Köszönet illeti Fekete Örs századost, hogy ízelítőt adott a sí barátainak a modern sítechnikáról, a temposchwung-ról. Az óriási érdeklődésre való tekintettel az előadást meg kellett délután ismételní a BBTE klubházban, ahol hasonló nagy sikert könyvelt el az áldozatkész Osztrák Forgalmi Iroda.

A két előadás után annyi híve lett a temposchwungnak, hogy az Osztrák Forgalmi Iroda (Andrassy-út 28.) egyelőre öt túrát vett tervbe: december 23—január 2-ig, január 10—24-ig stb. a magyar síbajnok, Zelkó József vezetésével, a temposchwung magyar képviselőjével. Prospektusok a fenti cím alatt igényelhetők.

NÉMET



tényleg a legjobb!

Kérjen magyar ismertetést.

Próbálja ki —

TRIUMPH-tulajdonos lesz!

URBACH, VI, HUNYADI-TÉR 12

Mielőtt

motorkerékpár-alkatrészt vesz, saját érdekében nézze meg az ország legnagyobb használt motorkerékpár-alkatrész telepét.

Részletek a raktárból:

50 henger és karter komplett 3 100 Ama, Amac és Bings karburátor ■ Olajpumpák ■ Új és használt szelepek ■ Moss, Sturmey, Burman sebességváltó-alkatrészek ■ Új és használt golyócsapágyak ■ Bosch, Lucas mágnes, dinamo, magdínó ■ Vázak, villák stb. ■ Csős és rügs-kormányok ■ Új és használt mindentajta rügök.

REICHFELD GÉZA

V., VISEGRÁDI-U. 11a

TELEFON: 127-906



a legjobb világrekordok karburátora

VEZÉRKÉPVISELET:

M. A. K.

**MOTOR- ÉS
AUTÓKELLÉK RT.**

Budapest, Jókai-utca 11

Telefon: 126-834

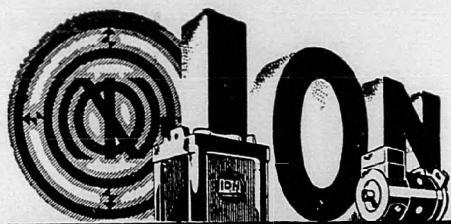


KELL-E MOTORKERÉKPÁR?

Szorgalmasan folyik a modern osztrák hadsereg motorizálása. Az osztrák hadsereg vezetősége régen tisztában van azzal, hogy a motorkerékpár nemcsak mint gyors, mozgékony és megbízható jármű bír felülmulhatatlan hadászati értékkel, hanem minden más gépjárműnél könnyebben bírkózik meg a legmószohább terepnehézségekkel. Képünk az osztrák hadsereg egyik motoros járőrét mutatja be munkában. A pompás

PUCH és a **SEMPERIT GUMIK**
kitűnő

játszva győzték le a sziklás hegyvidék szörnyű terepnehézségeit.



AUTO ACCUMULATOROK
AUTO VILLAMOS BERENDEZÉSEK
KÉSZÍTÉSE ÉS JAVÍTÁSA

ALTENBACH FERENC **ION** ACCUMULATOR ÉS GÉPÜZEM BUDAPEST VI. Ó-UTCA 46
TELEFONSZÁM: 11-80-11

ÚJ SZERVISZTELEP
VI., BULCSÚ-U. 9.

AZ



accumulátorokat

a biztos start.
zavartalan üzem
és tartósság jellemzi

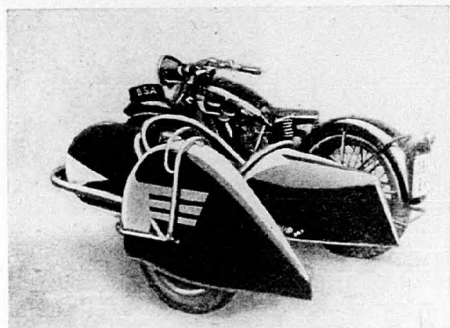


ACCUMULÁTOR JAVÍTÁS ÉS CSEREAKCIÓ AUTÓ ELEKTROMOS SERVICE

Tetszik ez Önnek? Most olcsóbban vehet

**50 új olcsó, fix-
és lengőtengelyes**

Cyklop és sajátkészítményű
oldalkocsi között válogathat



Kőfaluvi-nál

Nagyfuvaros uca 15

TELEFON: 138-397

Szezonutáni árak!

Az angol motorkerékpár kiállítás

Az idén első ízben rendezték meg a londoni motorkerékpárkiállítást a tradicionális Olympia-csarnok helyett az Earl Court új kiállítási csarnokaiban. A kiállítás tradíciói azonban még egy sérelmet szenvedtek: a rendezőség november helyett szeptemberben rendezte meg a Showt. A kiállítást leghívebben az angol motoripar helyzete jellemezte: 1930-ban csaknem 43.000 gépet exportált az angol motoripar és ebből a kvantumból csak 15.000 darab került az angol dominiumokba és gyarmatokba. Tavaly ez az export éppen a felére zsugorodott össze, bár a dominiumokba és gyarmatokba exportált kvantum csak 13.600 darabra csökkent. Mászóval az angol motoripar elveszítette u. n. szabad piacait! Es ez a körülmény a kiállítás internacionális látogatottságát természetesen roppant befolyásolta.

Újdonságot keveset láttunk a kiállításon. Érdekes volt Triumph új, kéthengeres 500-asa: a hengerek egymás mellett állanak, úgyhogy a gép első pillanatra egyhengeres modell benyomását kelti. Brough 1000-es, kéthengeres V-motorját keresztibe építette be, a motorral egybeépített sebességváltó kúpkerék útján lánc közbeiktatásával hajtja meg a hátsó kereket. Brough az egész vonalon a hátsóvilla rugózás mellett tört landzást. BSA az angol motoripar legproduktívabb gyára — termelése ma már nem éri el az évi 15.000 darabot! — tradícióhoz híven tovább csiszolja legbeváltabb típusait. A kiállításon alig látni sv. modellt, dominál a tokozott ohv. megoldás, sportgépeknél sok a hajtrendszerű szeleprugó. A gyárak nagy gondot fordítanak a hatásos hangtompításra, ebbeli igyekezetüket üvegyaprot alkalmazásával is tetézik, mely anyag a teljesítmény minimális csökkentése ellenére pompás hangabszorpciót biztosít. A világítás terén hiába vártunk tökéletesedést, a légszűrőt elfelejtették az angol konstruktőrök, de a fogantyúk és szektorok elrendezése az egész vonalon az angolok praktikus gondolkodását dicsérik. A hátsókerek rugózás még nem nyert polgárjogot, Norton 15 font felárért szállítja, New Imperial, HRD, OEC és Coventry Eagle azonban többé-kevésbé elűtő változatokban standardizálta. Az angol oldalkocsi még mindig éppen olyan gyenge, mint volt a múltban, nem is csoda, ha a német Steib-gyár anélkül, hogy kiállított volna, már a Show első napján 230 darabra kapott az angol kereskedőktől rendelést.

Dreyfuss új Delahaye versenykocsijával a Montlhéry autódromban 200 km-t 146,654-vel az előírt standardon belül végreza, megnyerte a francia versenykocsi-komité 1 millió frankos díját. Ot másodperc alatt egy millió — nem is rossz üzlet!

Heinrich cégvezető, az Ostram Ag. propaganda főnöke, a minap ünnepelte 25 esztendő szolgálati jubileumát.

Az augsburgi MAN-gyárban október 4-én ünnepség keretében hőoltak Diesel emlékének, akinek első motorja 40 évvel ezelőtt türelmetelen fel első ízben.

Ing. Jano távozása az Alfa Romeo-gyártól világszerte óriási meglepetést keltett.

Az **AUTÓK** elektromos berendezésének speciális javítója a **VARTA-HÁZBAN**

Akkumulátorok kezelése és javítása. Mágnes-dinamó, elosztó, gyertyák, kábelvezetékek, reflektorok, kürtök, irányjelzők, strobilámpa, ablaktábla stb. javítása

SCINTILLA service
eredeti gyári alkatrészek

Polus-Sirius Művek RT.
Budapest, V., Bálvány-utca 12. Telefon: 111-351, 111-352

HIREK

TURAZÓK FIGYELEM!

Magyarországi honosságú gépjárművezetők Ausztriában, új rendelkezés szerint nemzetközi forgalmi engedély és nemzetközi vezető igazolvány nélkül csupán eredeti, hazai okmányaik alapján is közlekedhetnek.

Jenkins és Lou Meyer, a két amerikai autórékorder 24 óra alatt 13 új hosszútávú világrekordot állított fel. A rekordszeria koronája természetesen a 24 órás rekord, melyen a két amerikai 253,047 km-es átlagot ért Salzdoroban.

Stuek felbontotta szerződését az Auto-Unionnal és a jövőben másirányú motorsport-tevékenységet óhajthat kifejtetni. A szerződés felbontását előidéző okok a freiburgi hegyversenyen kulmináltak, ahol Stuek győzelme márkatársának, Rosemeyernak és az Auto-Unionnak ezidél bajnokságába került. Stuekolt hír szerint, mint a motorosoknak világrekordot aspiránsát fogjuk rövidesen látványosítani.

Az angol autópálya legjobb piaca Ausztrália és Új-Zéland.

A Frankfurt-Heidelberg közötti Reichsautobahn szakaszon tervezett rekordtett első ízben október 25.-okt. 30. között rendezték meg.

A Junkers-gyár Ju 90 típusmegjelöléssel új négymotoros, mélyszárnyú, óriás-utásgéppel készült el. A 35 m fesztávú és 26 méter hosszú masina 40 személyel eléri a 410 km-es sebességet, míg utazási sebessége 350 km. A „Der grosse Dessauer” repülőszínya 22 tonna.

A londoni Olympia Show hölgynapján minden férfitilozgató egy helyet vihet el jegy nélkül a kiállításra!

Az **USA** szembélyforgalmának 94,6%-át személyautók, 4,4%-át a vasút, 0,9%-át autóbuzsok, 0,1%-át pedig repülőgépek bonyolítják le.

Franciaországban csak most tették kötelezővé az irányjelzők használatát.

A világ automobil-állományá mintegy 40 millió darabba tehető, mely kvantumából 28 millió az USA területén fut.

Ford tudvalevőleg nemrégiben gyártotta le 25 millióodik autóját, mely alkalomból agyafutó statisztikusok kiszámították, hogy a gyár eddig 750.000 marha bőrért és 20 millió juh gyapját használta fel a koestik kárpitozására.

A német autópálya a gumiméretnek normalizálását vette terbe. Az eddigi 37 méretet 10 méretre akarják redukálni. A normalizációt az autópálya más tere�en is ki-törő öröm fogadja...

A német gépjármű-állomány 1933 óta 75%-kal emelkedett.

Az angol távolsági forgalom egyik repülőgépén történt meg ez az eset. Az egyik utast utközbén szörnyű forgóváltás lepte meg, mely semmiképpen nem akart szűnni, a szerencsétlen delikvens pedig nem szakíthatta meg útját, mert fontos üzleti ügy időhöz kötötte. A nehéz helyzetet a gép stewardja oldotta meg, aki rádió útján a legközelebbi állomásra fogorvost rendelt, aki megszabadította utasunkat kínjaitól.

A német oldalkocsis bajnokságot a 600-as csoportban Kahrman (DKW) nyerte, míg az 1000-es csoport bajnoka a schleiitz versenyen szerencsétlenül járt, már halott Braun (DKW) lett.

A Reval mellett lefutott eszt motorkerékpár Grand Prix-t a jeles DKW-menő Mansfeld nyerte meg. Az oldalkocsis csoportban az ugyancsak német Kneef (NSU) győzött.

Egy amerikai gyár licenszben fogja gyártani a 100 km-es világhírű Fichtel & Sachs motorokat.

Angliában hetenként átlag 8000 jelölt áll a gépjárművezetői vizsgáztató bizottság elé, de csak 6000 szerez jogosítványt.

Dreyfus jövőre is Delahaye-színekben fog versenyezni.

Az angol amatőr TT-versenyek örökebe lépett Maux GP főhőse a Norton-menők élén kétszeres (350 és 500l) győztes Cann volt, aki 131,4 km-es átlaggal nyerte a szenior-kategória versenyét. A 250-es csoportban Parkinson (Excelsior) győzött.

Cochran amerikai hölgypilóta 1100 lóerős gépével 471,47 km-es sebességet értve el, új hölgy világrekordot állított fel. A 445 km-rel exvilágrekorder francia Boucher 340 lóerős géppel repülte a régi rekordot.

T. Benelli, a jeles olasz konstruktor-versenyző közlekedési baleset áldozata lett.

Az angol légügyi minisztérium statisztikája szerint Európában tavaly 39 légitforgalmi vállalat működött, összesen 734 utasgéppel. A gépek számát illetően 136 géppel Németország áll az élen Anglia (124), Franciaország (87) és Itália (78) előtt és ugyan-csak a németek vezetnek 446,90 km-rel a heti kilométerteljesítményben is. Az átlagos középsebesség szerinti osztályozásban a 230,4 km-rel az élen álló németeket Svájc követi 228,8 km-es átlaggal.

Az idei Clevelandi mitingek nem rehabilitáltak az amerikai aviatikáit: a francia Deltrayt tavalyi rekordjai megdőntetlenek maradtak.

Az idei Mercedes-Benz versenykocsikon Sailer igazgató, a koestik konstruktorje pompásan bevált, újszerű kompresszor elrendezést alkalmazott. A kompresszort a motor és gázcsatló közé iktatták be.

Bécs közelében egy meglegeve gyors ballon 9500 méter magasságot ért el és ezzel „kategorizációjában” új világrekordot állított fel.

Gorkiban a legnagyobb orosz autógyár nyersanyaghiány miatt átmenetileg bezárította az üzemét.

Taruñi áramvonal-idomba burkolt, négyhengeres, vízhűtéses, kompresszoros, 500-as Glera gépével négy rövidtávú világrekordot döntött meg. Legértékesebb rekordját 247,933 km-rel a repülőstartos, 5 km-en érte el, ahol Henne (750 BMW) 230,025 km-es rekordját adta át a multnak, míg a repülőstartos mérőföldön 272,064 km-rel Ferniugh 270,983 km-es rekordját döntötte meg.

A Talbot-gyárban, Lago igazgató irányítása mellett készülnek az GP-formulára szabott, 16 hengeres, kompresszoros, 3 literesek és néhány másféliteres. A Talbot-lerény-ség elharcosa valószínűleg Chiron lesz.

Az amerikai Miller-gyárban öt darab) háromliteres, kompresszoros versenykocsi van munkában, melyek Lou Meyer vezérelete alatt a legfontosabb európai GP-versenyeken is starthoz fognak állani.

Swissair légitforgalmi társaság az idén második oszlopát veszítette el Zimmermann igazgató személyében, aki az Auto-Motor számára írt cikkke révén, jó ismerőse volt olvasóinknak. A vesegyulladásban meghalt Zimmermann igazgató halála pótolhatatlan vesztesége a Swissairnak, melyre Mittelholzer igazgató, a jeles pilóta tragikus turistahalála néhány hónappal ezelőtt amúgy is súlyos csapást mért.

A marlenbergi körversenyen Mansfeld (500 DKW) futotta a nap legjobb idejét, Zimmermann (NSU) volt a leggyorsabb oldalkocsis. Kategóriagyőztesek: Kluge (250 DKW), Fleischmann (350 NSU) és Kahrman (600 DKW old.).

A mesterséges gumi széleskörű autótöeh-nikai alkalmazhatásának előnye arra indította Anglia vezető vegyipari konszernjét, hogy gyártási programjába felvegye a szintetikus gum gyártását, mely a szigetországban „Neoprene” néven fog forgalomba kerülni. A Neoprene-gyártás jelentősége annál nagyobb, mivel Angliának tudvalevőleg állandóan szinte kizsármíthatatlan nyersgumi-készletek állanak rendelkezésére.

A Magyar Frontharcos Szövetség

dobogókői hegyversenyének abszolút győztese a nap legjobb idejével

GRÓF FESTETICH ERNŐ
(Maserati versenykocsi)

CORDATIC-on

BOSSÁNYI PÉTER (Adler)
KOZMA ENDRE (BMW)
a motorkerékpárok legjobb idejével

PATHÓ GYULA (BMW)
kategóriáikban ugyancsak első,
gumiabroncsuk:

CORDATIC

CORDATIC a tökéletes autópneu

Mi ujság, Hébli úr?

— A KMAC Hármashatárhegyi versenyének indokolatlan lemondásával egyidejűleg a gyóni kilométer lánstét október 31-én délelőtt 10 órára halasztotta el. A lánstét elhalasztása körül azonban bonyodalmak keletkeztek, amennyiben a német Austin-vezető Bäumer mit sem sejtve a verseny elhalasztásáról, megjelent a KMAC-nál és hivatkozva kiadásaira, ragaszkodott hozzá, hogy a KMAC időmérői a verseny, illetve rekordkísérletek eredetileg kiírt időpontjában Gyónon rendelkezésre álljanak. A KMAC számára nem volt más választása, mint — ördög vigye azt a pár százast — teljes apparátussal kivonulni Gyónra...

— *Más hír?*
— Kovács Kálmán, a népszerű túrákócsi versenyző — völgyény! Reméljük házassága nem fogja megakadályozni abban, hogy a versenyzést tovább folytassa.



Kovács Kálmán és menyasszonya.

— *Mit beszélnek a párisi világkiállítás látogatói a francia kocsikról?*

— Páris előkelő utcáin és a francia fürdőhelyek fő útvonalain mindenütt feltűntek a keeses, gyönyörű vonalvezetésű modern és mégsem túlzott áramvonalú, zajtalanul tovasuhanó Citroen-gépkocsik. Ez érthető is, mert több mint 200.000 darab van ezen típusból forgalomban. Az új Citroen speciális felfüggesztésével, független első kerekével, tökéletesen bevált újításával, rugózás, kényelem, üzembiztonság stb. tekintetében az autógyártás terén óriási haladást jelent. Budapesti idegenforgalmában is nagy feltűnést keltettek az jégek rendszámokkal ellátott, új típusú Citroen-kocsik zajtalan menetükkel, nagy férőképeségükkel (5 személy részére kényelmes hely) és a változatos karosszéria szépségükkel.

— *Más ujság, Hébli úr?*
— Irja meg, Szerkesztő úr, hogy jó lesz vigyázni a pesti öröm-motorosoknak, miután a rendőrség 750-es ohv. BMW-gépeket vásárolt! Ezek elől azután nehéz lesz a meglógás! Ugyanakkor néhány Harley Davidson motorkerékpárt is vásárolt a rendőrség, mely gépek tudvalegőleg már tradíciót jelentenek a rendőrség motorizálása terén.

— *Már rég nem panaszkodott, Hébli úr, a gyűjtőtekerésére?*

— Hála Istennek már nincs okom sirásra. A két év óta forgalomba levő magyar gyártmányú gyűjtőtekeres becsülettel szolgál. Ma már az egész ország autós- és motoros-társadalma örömmel szerelteti jár-

művébe az Ion akkumulátor villamosipari kft. jólsikerült gyűjtőtekeréseit.

— *Szakmai hírek?*

— Autókereskedőink köréből többen látogatták meg a Párisi Szalont is, mint hírlík, számos képviseleti megállapodás is történt. Pozitívum, hogy a Tichy Testvérek megszereztek a Szalón egyik legelőkelőbb francia márkájának, a Hotchkissnek képviseletét és átvették az Amilcar képviseletét is. Pompás fogást csinált Cserépfalvi László is, akinek az ajánlatokkal megostromolt Peugeot-gyár képviseletét sikerült megszereznie az amerikai elitmárka Graham mellé.

— *Egyik olvasónknak sürgősen szüksége lenne egy lengőtengeles oldalkocsira, hol lehet ilyent vásárolni, de olcsón ám?*

— A könnyű oldalkocsijairól közismert Kőfalvi cég (Nagyfuvaros-utca 15.) átvette a leállított oldalkocsigyár kész és félkész gyártmányait. Ötven új lengő- és fixtengeles oldalkocsi, valamint egy nagy tétel új oldalkocsialkatrészrel ma a legnagyobb oldalkocsüzem az országban. A közelgő tél sok motorost kényszerít oldalkocsi használatra. Kőfalvival nem kell várni betekig, míg elkészül az oldalkocsi, raktárról tud szállítani jó és főleg olcsó oldalkocsi.

Rosemeyer (Auto-Union): 406.320 km. Lapzártá után jelentik, hogy a Frankfurt-Darmstadt-i Reichsautobahn-on új világrekordot állított fel Bernd Rosemeyer az 1 km és mrd távon Auto-Union kocsival. Km-re 406.320, mrd 406.285. Egyrányba sikerült a 409.900 km sebességet elérnie.

* Montekarloi esillagturához partnert keresek. Érdeklődők küldjék leveleiket Martinek Istvánnak a szerkesztőségbe.

* Vennék 1 literen aluli használt kocsit. Csak jó karban! Albert, Horfny Miklós út 88.

Felelős szerkesztő és kladó:
K R A M E R J E N Ő
Altalános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Nyomdaért felelős: Dr. Uj István.

Róna Zsigmond jubileuma

Egy negyed évszázad... Hosszú, hosszú idő, szorgos munkában, úttörő erőfeszítésben és — eredményben. És ki hinné, aki az örök fiatal Róna Zsigmondot, a Dénes és Friedmann Rt igazgatóját ismeri, hogy immár huszonöt esztendeje áll cége és rajta keresztül a magyar automobilizmus szolgálatában?

Róna Zsigmond sohasem volt a szoros értelmében vett kereskedő. Lelkes rajongója az autónak és mindennek, ami vele összefügg. Ez az oka annak, hogy a Defag világcég érdekkörébe vágó autotechnikai cikkek oly nagy sikert értek el Magyarországon, meri Róna igazgatót nem kizárólag az üzleti forgalom emelése vezeti, hanem főképpen az, hogy márkás cikkeinek és kellékeinek népszerűsítésével vezesse a magyar közönséget a jobb, a megbízhatóbb automobillé.

Róna Zsigmond jubileuma az egész magyar autósakmának volt az ünnepe, melynek minden egyes tényezője osztatlan szeretettel és megbecsüléssel fordult a jubiláns felé.

Öntözött, csúszós úttesten csak

recézett

gumival jár biztosan

**RECÉZTESSE
PNEUMATIKJAIT A**

CYKLOP GARAGEBAN

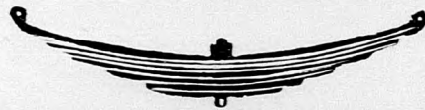
VII., Kertész-utca 24.

LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon:
1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNY KOCSEKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon:
1-463-51

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELEK KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék és alkatrészgyártás

VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.
TELEFON: 1-303-45

Tíz léccel a világ teteje felé

Írta: HERBERT TICHY

(Folytatás.)

Itt, a jó Johannsenéknál azonban repülnek a napok és az ember mindent hamar elfelejt. A sebek gyógyulnak, német kosztot lehet enni, németül lehet beszélni, az ember maradéktalanul boldog. Csak éppen a naptár mutatja, hogy véget kell hamarosan vetni a lustakodásnak. A viszontlátásra, hamarosan újra itt leszek...

AHOL A CSAPBÓL 35 FOKOS VIZ FOLYIK.

Végtelen serpentineken ereszkedünk lefelé, elérjük a síkságot és a hegyek lassan elvesznek a párában, pompás aszfaltúton haladunk tovább Ludhiana, Amritsar, Lahore. A hőség, mondhatni, kísérteties. Ha gyorsan haladunk, nem hűlünk le, mert a forró szél úgy éget, mint az izzó szén a csupaszbőrön. A veríték patakban ömlik a hajtól a lábujjakig és ha filmeket akarok előhívni, hát jeget kell szerezni, mert a csapból 35 fokos víz patakzik és ez a víz még mindig hűvösnek tetszik, mert a levegő hőmérséklete jóval túl van a negyven Celsius fokon.

Odahaza, Európában sokat beszélnek a hindu kasziszellemről anélkül, hogy bárkinek is fogalma lenne arról, hogy mit is jelent az a valóságban. Nos, alkalmam volt a kasziszellemet minden kétségbeejtő kegyelenségével egyúttal a helyszínen tanulmányozni.

Izzadva, halálra szomjazva baktatunk Lahore felé, amikor nagy örömmünkre az út mellett kis templomot pillantottunk meg. A templom bejárata mellett néhány pap lebzsel és Chatter vizet kért tőlük. A papok összesűgtek, majd egyikük felemelte a kút fából készült fedelét és piszkos vödörből rohadtszagú vizet nyújtott felénk. Chatter

elszörnyedt ábrázatát látva, megkérdeztem, hogy milyen vallásúak vagyunk. Amikor kegyes családdal ismét kashmiri bráhmánnak vallottam magamat, egyszerre megváltoztak a papok, egyikük fúrge léptekkel beszaladt a templomba és ragyogóan tisztá önkorsóban íriss, kristálytisztá vizet hozott.

Sajnos, nem voltam azonban elég jó bráhmín és kiderült, hogy mégsem tartoztam az igazhitűek közé. Nagy szomjúságomban ugyanis egyszerűen az ajkamhoz emeltem a korsót és nagyot húztam az üdítő italból. Az igazi hindu azonban másképpen iszik. A korsóból a tenyerébe önti a vizet és onnan szürösi. A papok megbotránkozott borzalommal figyelték ivási technikámat, nem vették el ugyan a korsót, de olyan fenyegetően kezdtek méregetni, hogy jobbnak láttuk pánkszerűen búcsúzni. Bizony, nem könnyű a hindu szerepét játszani.

Lyallpurban, Chatter barátom szülővárosában végeztük el a végső előkészületeket az afganisztáni útra és háromnapos pihenés után indultunk neki annak a 950 kilométer hosszú pompás aszfaltútnak, mely északnak vezet az ismert indiai határvároshoz, Peshawarhoz. Alig hagytuk el Loharét, egyszerre csak egész szakasznyi rendőr állta el az utunkat. Már éppen gázt akartam adni, mert automobilista lelkiismeretem indiai vonatkozásban sem volt már kristálytisztá, amikor az egyik rendőr bartáságosan mosolyogva megszólalt: Driving license, please! Kérem a vezetői jogosítványt!

A rendőrök rövid pillantást vetnek a jogosítványra és majdnem erőszakkal cipelnek az út mentén álló táborukba és belekényszerítettek a magas fűben sorakozó kényelmes karosszékbe. Cigaretta, tea, gyümölcs... És néhány



India sziklaőrülését között a kis Puchon.

perccel később már vígan tárgyaltuk az európai politika problémáit. A rendőrcsapat parancsnoka mindenáron Hitler-fényképet akart tőlünk kapni és ugyancsak családótt ábrázatot vágott, amikor bevallottuk, hogy ilyesmi nincsen nálunk raktáron.

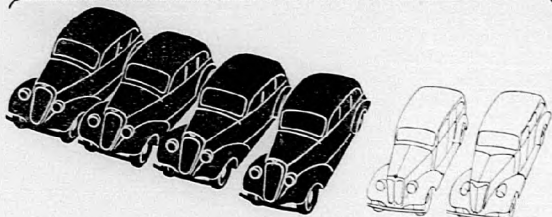
Lassan hegyitereppé változik a síkság. Attocknál átkeltünk az Induson, a híd zsúfolva angol katonasággal. A túlsó parton erőd, elértük a hírhedt North Western Frontier-t, India véres-kalandos északnyugati határát, ahol a brit világhatalom állandóan ugrásra készen néz farkasszemmel oroszokkal, aigánokkal és egyéb közepázsiai hatalmakkal.

MAGASFESZÜLTÉG ÉS SZÖGESDRÓT.

Peshawar egyike az angolok legfontosabb katonai támaszpontjának Indiában, több mint 3000 anyaországbeli és vagy tízezer gyarmati bennszülött katona képviseli itt John Bull „érdekeit”. Peshawar s a kb. 50 kilométernyire levő afgán határ között terül el ugyanis a Khaiber zóna, a vad szikla-vidék rablóhajlandóságú nomád lakosága ugyanis állandó hadiállapota kénszeríti az angolokat.

Peshawarban hatalmas erődítményt építettek az angolok, az erőd akkora, hogy szükség esetén a városban lakó összes fehéreket magába fogadhatja. Az erőd körül magasfeszültségű villanyárammal telíthető szögesdrót-akadályok és géppuskafészek a la nyugati front 1918. Es hogy mindez nem dísz, azt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az itt állomásozó angol „Tommy” évente dupla szabadságot, a szokásosnál magasabb fizetést és — zenés katonai temetést kap.

23.414 kocsival került több forgalomba Angolországban, mint az előző évben
ezek 68,5%-a AUSTIN volt



AUSTIN-eladás $2\frac{1}{3}$

Összes többi gyártmány 1/3

A világ legszakértőbb rétege, az angol automobilista tudja, hogy mi az

AUSTIN MINŐSÉG!

AUSTIN autó beszerzése nem vásárlás, hanem befektetés.

Saját service és eladási telep:

BRUCK, Tavaszmező-u. 22 a

Tel.: 137-027

Opel LÁSZLÓ ANDOR B. T.
GENERAL MOTORS hivatalos javító üzeme.
V., Révész-u. 5. T.: *2-988-33.

FIAT



NOBLESSE OBLIGE

Központ, Service és eladás: VI., ARÉNA-ÚT 61. TELEFON: 298-820

Mintaterem: IV., VÁCI-UTCA 1. TELEFON: 182-848