

# AutóMotor



**FIAT**

A Fiat Balilla 1100/L kényelmes, hátüléses karosszériával van felszerelve. Ideális, gyors, mozgékony, takarékos kiskocsi — nagyokosi karosszériával, mely tízliteres fogyasztás mellett a nagyokosi kényelmét adja.



# STARK LÁSZLÓ ÉS TÁRSA

## AUTOMOBIL SZAKÜZLET

SÜRGÖNYCÍM:  
AUTÓSTARK

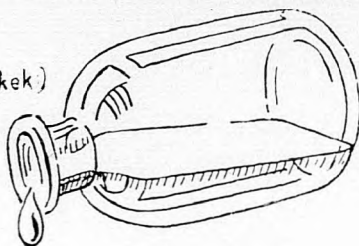
BUDAPEST, VI, JÓKAI TÉR 8

TELEFON:  
111-054, 129-156

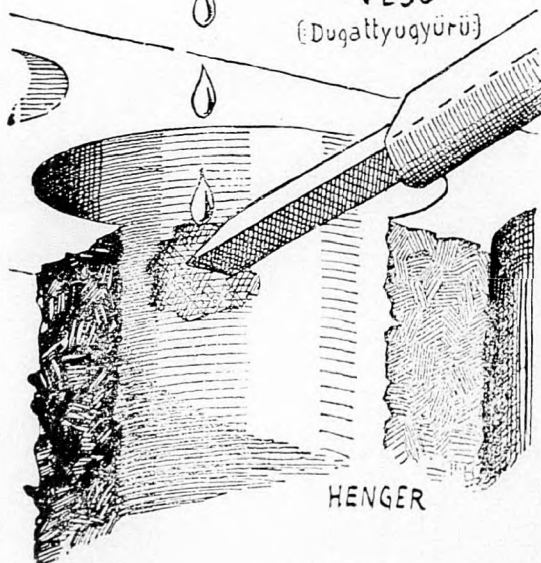
Autóalkatrészek, felszerelések. „CASTROL”, „VACUUM” olajok. „BATA” és „PHOENIX” pneumatikok. Engross és detail eladásban.

A Felvidék forgalmas helyein  
bizományosokat keresünk.

SAV =  
(Égési termékek)



VÉSŐ =  
(Dugattyugyűrű)



HENGER

*felsőolaj előállítására  
nem az olajgyárosok  
feladata ....  
hanem a vegyészé!*

A hideg motorban a hengerek korrosiója nyolcszor-tízszer nagyobb mint a helyes üzemi hőfoknál.

Kenőolaj nem védi a hengert a savas behatások ellen.

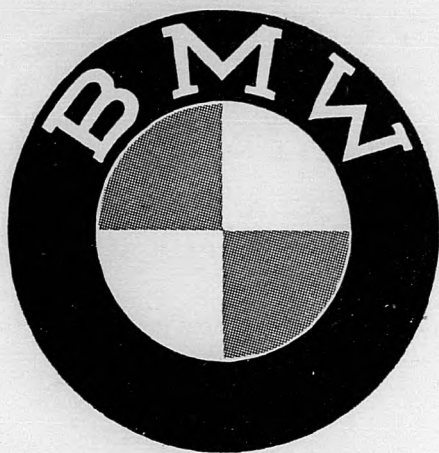
Kizárólag a vegyileg előállított egyedül alkalikus

## SPEEDOIL

köti le a maróanyagokat és biztosítja a hengerek, dugattyúk, szelepek minden hőfok melletti kiadós kenését, ezért mindig, de különösen TÉLEN állandóan keverjük az üzemanyaghoz a SPEEDOIL-t, tekintet nélkül arra, hogy bejárt motorunk van-e vagy új. A SPEED-OIL nem színes, kannája nem törik.

Mindenhol ezt kapja.

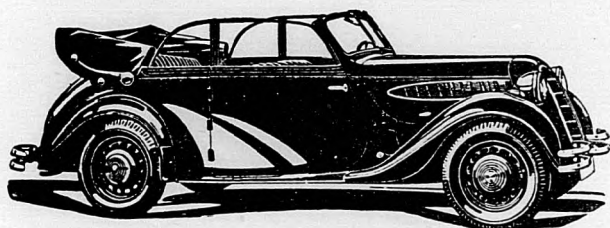
Vezérképviselő: **OLAJ kft. Bpest, V., Gyöngyház u. 4**  
Tel.: 290-382



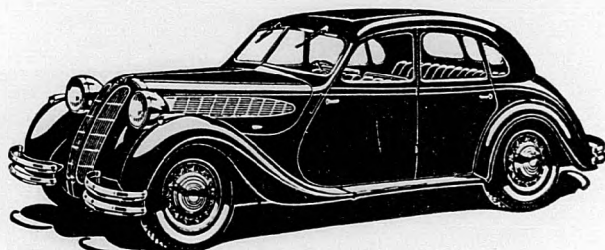
---

---

***az autóipar  
csúcsteljesítménye!***



B M W K A B R I O L É



B M W L I M U Z I N

V E Z É R K É P V I S E L E T :



BUDAPEST, VI, LEHEL UCCA 2  
Ú J Ü Z E M H Á Z B A N  
TELEFONSZÁM: 299-120

**6 LITERES FOGYASZTÁS 4 SZEMÉLLEL**

**90 KM-ES SEBESSÉG A LEGROSSZABB ÚTON!**

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

**50.000** km-es  
(2 évi) motorgarancia

*MINDEZT EGYÜTT CSAKIS A*

**DKW**

*AUTÓK NYUJTJÁK!*

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

VEZÉRKÉPVISELET:

**MAJLÁTH** BUDAPEST, VI, LEHEL U. 2

MEGJELENIK MINDEN HÓ 1-ÉN ÉS 15-ÉN

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR,  
FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPOKBAN  
HAVONTA EGYSZER, 15-ÉN

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ,  
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET  
FOGADUNK EL

# AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN  
MAGYAR MOTORSPORTLAP

KIADJA

AZ „AUTÓ-MOTOR” LAPKIADÓ VÁLLALAT

SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:  
BUDAPEST, V., PHÖNIX UCCA 12. SZ

HIVATALOS ÓRA: 12–1.IG

TELEFON: 114-500

Postatakarékpénztári csekkzámla szám: 48.438  
Folyózámla: Angol-Magyar Bank

X. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1938 NOVEMBER 15.

17. SZÁM

## HAZATÉRT

a magyar Felvidéknek az a törzse, mely után a legforróbban szállt a magyar sóhaj, mely a magyarra vágott trianoni betegségnek legfájóbb, legüszkösebb sebe volt. Husz év reménytelenségének sötét éjszakája után megvirradt végre! A magyar igazság napjának fénylő aranytányérja ma ott lebeg büszkén felhőtrónusán és ontja áldó, melegítő sugarait Kassára, Beregszászra, Lévára, Losoncra, Érsekújvárra, Munkácsra, Ungvárra, Rozsnyóra, Rimaszombatra. És egy-egy forró, reménykedő sugárkévéje áttöri a távolban még mindig tornyosuló viharfelhőket, ott aranylik a Kárpátok gerincén, ott csillan Várad templom-tornyain, ott táncol Arad vérrel szentelt kazamatái felett, ígérve mindazt, aminek nagy kérdőjele oly mérhetetlen mélyen ég az örök magyar lélekben. Hazatért a magyar Felvidék! És vele együtt hazatért tizezernyi magyar motoros, magyar autós, aki ma már nem csak lélekben tartozik a magyar motorosok nagy családjába, hanem testi értelemben is beállt abba a glédába, mely fékezhetetlen iramban vágat minden akadályt leküzdőn a még szebb magyar jövő versenyének diadalmas célja felé. Itt vannak közöttünk a kassai motorosok, a losonci autósok, akiknek szomorú emlékű ŐS országjelzőtáblája mellé odakerült a háromszínű lobogó, hosszú évek halállal fenyegető dermedése után gyógyulást, új életet hirdetőn. – Szívünk egész melegével üdvözlünk Benneteket, akikre mindig számítottunk és akik nélkül mindig árva volt a magyar országút. Akikre nagy feladatok várnak és akik – tudjuk – duzzadó élet-erőt fogtok kölcsönözni a magyar automobilizmusnak. – Az elmúlt lázas hetek roppant vágatásában ismertük meg csak igazán, hogy mit jelent a motorosítás. Hogy a nagy pillanatokban mily elemi szerepe van a motorkerékpárnak, személyautónak, teherkocsinak. Nem kellett ehhez katonai szakértőnek lenni, csak éppen az ucca népének ezerképű arcát kellett vigyázni, melyen kimosolygott a roppant önbizalom, kifényesedett a lelkesedés nagy lendítő ereje, amikor elemi dübörgéssel vonult el az uccákon egy-egy hatalmas kolosszusokból felsorakozó teherautó-oszlop, vagy gépesített lövegek ütege. Az elmúlt hetekben megtanulta mindenki, hogy a nemzet nagy céljainak szolgálatában mit jelent a Gép! – Felvidéki motorosok és autósok! Ti Magatokkal hozzátok a Gép szeretetét és zászlóvivői lesztok annak a munkának, melynek mi is szerény napszámosai vagyunk. Akikkel majdan együtt fogunk csillogó, feszülő szemmel hajolni a volán fölé, akikkel együtt fogjuk magunkat beszíj-azni a páncélhernyó vezetőülésébe azon a napon, amikor Hadúr Isten várva várta véres kardja villámlik végig viharzó vágatában városokon, falvakon, magyar lelkeken! Felvidéki motoros testvérek, autós bajtársak, Isten hozott Benneteket!

# HULLÓ FALEVELEK - AZ ŐSZI TÚRÁRÓL

Október utolsó napján sem indulnék többé túrára! — dörögtem magamban, mikor a horvátjarai utat natár lelé végleg rámsötételve, bőbeszédű hölgy utitársaimnak hála, nyolc szemmel analizálgattuk a DKW orra előtt sűrű, tej-szerű masszává gomolyodott ködöt, amint másodikkal, lépésben igyekeztünk az egykori csaszarvaros lelé... és hogy megelégettem, mikor a ritkuló köd végre őszi esőre fordult és megpillantottam az első bécsi gázlámpát...

Szerencse azonban, hogy az ember könnyen felejt. Pláne, ha az előzőnapihoz képest tűrhető időre ébred! Egyszeriben elfelejti az ember a kiutazás nehézségeit, melyek végett többnapos utazási előkészületek után, pontosan délután 4 óra 17 perckor jutottunk el az utrakeles pillanatáig... Most mindent bennefelejtettük a tegnapi esti Bécs előtti ködben és mára 550 km-t véve a nyakunkba, reggeli előtti előírásos sétakocsiszás után, Bécsből immár 100 km-re, Strengbergben szürésültük a reggeli kávét, hogy csakhamar a linzi elágazás Vacuum töltőállomásánál döntöttük el, vajjon a rossznak mondott passauai úton, avagy kerülővel, Salzburgon át, vegyük célba Regensburgot? Miután Passaut még egyikünk sem látta, mellette döntöttünk. Biztos, ami biztos és a benzinkútnál megkérdeztem az éppen odaérkező Steyres kolégát, vajjon csakugyan olyan rossz legyen a passauai út?

— Hja, die Herren sind drüben sehr verwöhnt...! Az urak odaát nagyon el vannak kényeztetve, ami nekünk még jó út, azon úgy átközödnék, mint a jégeső...

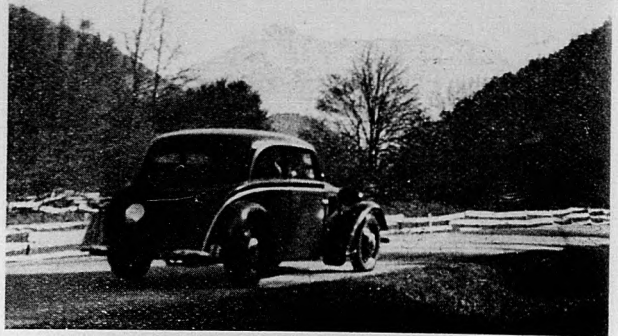
Megvalom, ezt a pompás kritikát halva úthálózatunkról, majd leültem a esodálattól... Komoly lelkiismeretfurdalásaim támadtak: lám, milyen elégedetlenek vagyunk mi oda-haza... Sajnos, csakhamar kiderült a félreértés és zerge-tollas kollégám mosolyogva jegyezte meg:

— Hja, ha itt valaki a rossz útvizonyok miatt aggályoskodik, fehér a rendszámablaja és DKW-n jár, az csak német lehet! Ezekután azonban nyugodtan irányítom — Passau felé...!

Igy is tettem és nem bántam meg. Az útvonal épülőben levő inkriminált része is jobb volt az átlagosnál, a Duna szűkületében kigyózó pompás aszfalt pedig túrisztikailag is feledhetetlen emlékeket hagyott hátra, nem is szólva az érdekes bájos Schaerdingről és Passauról...

Fakó, őszi rétek, rozsdavörös erdők koszorúzta hegyláncok közé vitt változatosságot a Walhalla fehér kötömbje és nem egyedül Regensburg festői falain múlott, hogy a napi penzum utolsó 60 km-ét ismét sötétben kellett megtennünk. Sötétben? Már amennyire a német utakon sötétségről lehet beszélni: egyik reflektor a másik után, félelmetes méretű, elől kísérteties jelzésekkel kivilgított kétpótkocsisz teherautók dübörgése varázsoló lüktető életet az éjbe borult utakra. És amikor véletlenül egy szűkebb mellékútra fordultam be, jó pár percet kellett várni, míg az esti forgalomban a helyes útra reverzálhattam... Mint valami végtelen aszfaltmunka-szalagon suhantak a reflektorok a távolból tova...

Nürnberget már jónéhányszor megcsodáltam, ismerős vagyok a német viszonyokkal és akárcsak a bennszülöttek, magam is az uccán „garázsirótam”. Németország városaiban ez a szokás: kevés a garázs! A kocsik legtöbbször még mosatás-kor sem lát garázst, az ú. n. „Auto-Schnellwäscherei”-ben tisztítják. Én is így tettem és igen érdekes dolgokat figyelhettem meg az egyik ilyen „autó-gyorsmosódban”. Uti-



társaim — akik számára nürnbergi ismereteim alapján a cícerone tiszteltetelt szerepét is betöltöttem — máfélértés „kimenőt” engedélyeztek számomra kocsimosás és lezsírás céljából. Be hát az első gyorsmosódba! Az udvaron 12 kocsi vár mosásra és zsírásra, hosszú libasorban, az első kocsi orra már bekukucskál az épület kapuján. Hogyan szabadulok én innen másfél óra alatt?

— Másfél óra?! Reicht genügend! Böven elég! — nyugtat meg a „tulaj”, aki megtudva, hogy félig-meddig szakmabeli vagyok, szolgálatkészen kalauzol végig a telepen. Izlésesen bútorozott várószoba, mosdóhelyiség, amott patikához hasonló pedantériával berendezett szerviz-üzlet: olaj, gyertya és mindazon felszerelési cikkek, melyeknek ilyen üzemmellkapcsolatban keletjük van. Azután gyerünk a gyorsmosódba!

— Fliessarbeit! — büszkélkedik a tulaj. Igaza van! Szalagmunka folyik! Az udvaron levő libasorból bekerülő első kocsi két női munkaerő veszi kezelésbe: egyik a kocsi belsejét porszívózza ki, másik a gumiszőnyeget teszi tisztába, port törölget. Pillanatok alatt készek, felesavarják az ablakokat és máris tolják a kocsit az alvázmosó aknára. Helyébe jön a másik... Az akna két oldalán levő mélyállásból egy-egy mosó irányító vizsugarat az alvázra, a középső akna fenekén csak úgy hömpölyög az alvázról lekerült sáros lé. Tovább tolják a kocsit: egy férfi és két nő lát neki a karosszéria-mosásnak. A nyolc gumikefékből csak úgy dől a víz, pillanatok alatt tiszta minden. Ismét három métert rúkol előre a kocsi, sürített levegőpisztolyok sziszegnek, már nyoma sincs a kocsin a víznek... Tovább: ismét asszonyok veszik kezelésbe a kocsit. Ok törölgetik szárazra. Először nagyobb — ha a töröl-ruhák már túl vizesek, speciális készüléken egyetlen forgatással kicsavarják — azután teljesen szárazra és máris mehet a kocsi! Tíz-tizenkét perc alatt végeznek egy kocsival, ha az alváz rozsdamentesítésére, illetve lekenésére is sor kerül, alig pár perccel kell többet várni, hiszen a „munkaszalagjáról” lekerülő kocsikat két szerelőakna is várja...

Fantasztikusan gyorsan és bámulatos precízen folyik a munka. Az árak sem túl magasak: RM 2.10 (2.90 P), a kocsi és alváz mosás RM 1.— (1.36 P), a lezsírás és a kormányház olajjal való utántöltése. A gyorsaság azonban az átmenő forgalom számára mindent megér, az uccán garázsirózó és legfeljebb hetenként lemosásra kerülő kocsik tisztítása, pláne az esős német őszi idején, nem gyerekjáték...

Rothenburg, a teljes épségben maradt várfallal körülvett ódon német városa az őszi színeiben még hamisítatlanabban középkort varázsol elénk, megkapó kontrasztal kedvezkedett utána a München felé vezető „Autobahn” technikai csodája, mely München után is hűen kitartott mellettünk Salzburg felé vezető utunkon...

... Mesés szép ez az útszakasz, rétek és fenyvesek ülén kígyózik a kettős betonszalag, át a grandiozus Mangfall-hídon, az őszi verőfényben csillogó Chimsee mellett megcsodáljuk a Reichsautobahn hatalmas üdülőhoteljét, az előtte álló kocsitábor bizonyítja legjobban, hogy novemberben is van szezon, ha — sőt a nap! Márpedig ma egyetlen felhő sincs az égen, tavaszi a levegő, a szélvédőn át éret a délelőtti napsugár és csábít, csábít letérni az útról Salzburg előtt, egy kis alpesi kiruccanásra... Lehetetlen ellenállani, oly pompásan rajzolódnak a novemberi verőfényben az öreg Watzmann ormai, úgy hívogatnak a fenyvesek, a hegyipatakok és — máris Reichenhall meg Berchtesgaden útján gyűjtjük a feledhetetlen impressziókat útravalóként Bécsig... Hogy azután még kedvezőbb útravalóval repüljünk hazafelé: azon az estén hirdették ki a Belvedereben a német-olasz döntőbíróóság határozatát: hazatér a magyar Felvidék!



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

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

**MAGYAR ABRONCS  
ÉS KERÉKGYÁR RT.**

**V, LÉGRÁDY KÁROLY U. 5**

**TELEFON: 290-758**



# Sidus

## AKKUMULATOR

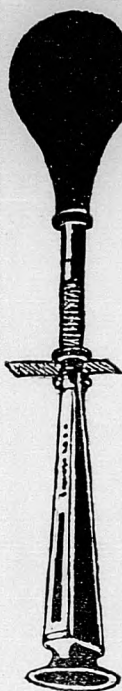


MAGYAR-OLASZ  
AKKUMULATOR K.F.T.

FABBRICA-UNGARO-ITALIANA DI ACCUMULATORI S. a. G. L.  
BUDAPEST, VIII, VIG U. 31. TEL.: 144-281  
134-502

# KÖTELEZŐ

## autójára, motorjára



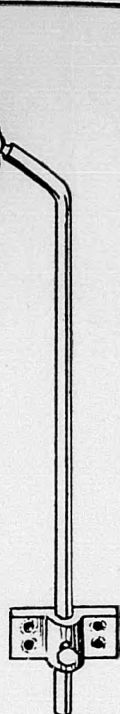
kézikürt, hátsó-  
lámpa-kapcsoló,  
teherautó-  
figyelőtükör.



védjegyű magyar ké-  
szítmények minden  
követelménynek  
megfelelők. –  
Tetszetősek. – Olcsók.  
**Kapható mindenütt.**

Viszonteladónak megfelelő  
engedménnyel szállítja:

**UNGÁR GYULA** BUDAPEST,  
VI, HORN EDE U. 18. TELEFON: 112-541

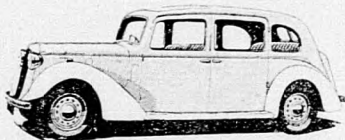


KIS FOGYASZTÁS **NAGY TELJESÍTMÉNY!**  
**ÉRTÉKÁLLANDÓSÁG!**

## SÍKON, HEGYEN

fillérekért juttatja céljá-  
hoz a megbízható angol

# AUSTIN

 AUTÓ

A kocsiszaporulat  
Angliában az előző 12  
hónapi statisztikával  
szemben 23414 darab  
volt. Ebből 68,5 %  
Austin-koesi.

Vezérképviselet:

## BRUCK NÁNDOR ÉS FIAI

BUDAPEST, VIII., TAVASZMEZŐ U. 22/A. TEL.: 137-027

**AUSTIN-SERVICE**

# NAGY GÉZA

## autókarosszériagyár

BUDAPEST,

XIV, ERZSÉBET KIRÁLYNÉ ÚT 50

TELEFON: 297-589

Luxus-, személy-  
és teher-  
karosszériák,  
autóbuszok,  
sínautóbuszok  
gyártása.  
Javítóműhely.



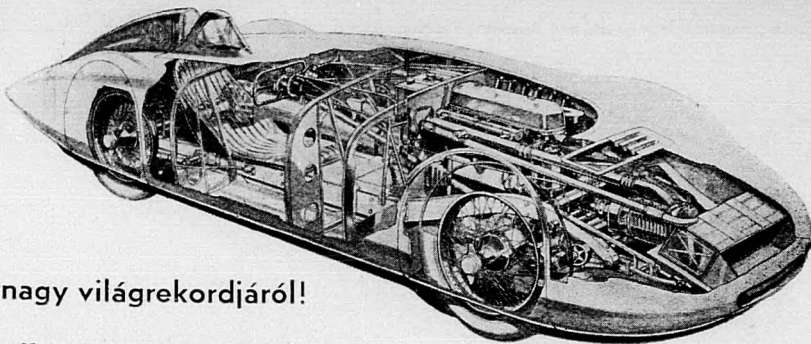
# 313

kilométeres sebesség

# 1100

kcm-el —

műszaki tudnivalók Gardner őrnagy világrekordjáról!



Hogyan ámultunk és bámultunk évekkel ezelőtt Gyónon, amikor Caracciola a nagy tizenkéthengeres, ötödfélliteres Mercedes-Benz versenykocsival túlhaladta az óránként 300 kilométeres sebességet. Azóta nagyot haladt a világ, a nagy GP kocsikkal már jóval a 400 felett járnak és amihez évekkel ezelőtt négy és félliteres motor kellett, azt tegnap az angol Gardner őrnagy egy liternél alig nagyobb motorral teljesítette. Rövid távirat számolt be a nagy eseményről, arról a 300.250 km-es átlagról (egyirányban 313.043 km/óra), melyet A. T. G. Gardner futott ki a Frankfurt és Darmstadt közötti Reichsautobahn szakaszon kis, 1086 kcm-es MG versenykocsiján.

Gardner kocsija mondhatni unokája annak az Eyston-féle Magic Midgetnek, mellyel a mai abszolút világrekorder kezdte meg csúcsteljesítmény vadászó pályáját. Teljesen áramvonalazott, teljesen burkolt modell, mintegy lekicsinyített mása azoknak a világrekordszörnyeknek, melyek az őszton remegtették meg Salduróban, a Nagy Sóstó felett lebegő sós levegőtengert.

Motorja 1086 kcm-es, hathengeres, négyyszeresen csapágyazott íótengellyel, hengerenként két szeleppel, egyetlen vezérműtengellyel. A motor természetesen kompresszoros, furatlöketje 57×71 mm., tehát hosszúlökétű megoldás, mely ennek ellenére percnként 7000-es fordul és 170 lóerőt teljesít, literteljesítménye tehát túl van a 150 lóerőn. A komplett kocsi súlya alig 750 kiló, súlylőerő aránya tehát lóerőnként 4.4 kilogramm.

Nagyon érdekes a motor hűtése, mely kettős. Külön hűtőrendszer öblíti a hengereket és külön hűtő látja el a bronz hengerfejet. Kítőzően oldották meg a helyproblémát, régi MG és Austin szisztémával egyszerűen ferde síkban vezették a kardan, a vezető tulajdonképpen félig a kardan mellett és félig felette ül. Azaz hogy nem is ül, hanem inkább fekszik és csak éppen a feje illeszkedik bele a sisakszerűen kiképzett szélvédőbe. A vezető csak úgy tud beülni a kocsiba, ha annak felső áramvonalidomát és kormánykereket leszerelik, ennek megfelelőleg Gardnernek természetesen aszbesztruhába kellett öltöznie, nehogy tűz esetén menthetetlen legyen.

Nagyon érdekes az áramvonalburkol. A burkol orra úgy van kiképezve, hogy mintegy magassági kormányként preselje neki a kocsit a talajnak, hogy

Alacsony építés, kecses, hosszú alak és teljesen betokozott kerekek jellemzik Gardner kis világrekordkocsiját. Nagyszerűen látjuk a motor és kardan „félrecsapott” elhelyezését, amire azért volt szükség, hogy a vezető alacsonyan ülhesse. Érdekes a szögletes kormánykerék is.

a kerékpörgést megakadályozzák. A kerekek természetesen mind a burkon belül esnek, a burkol külső felülete tükörfényesre van csiszolva, hogy a vágató levegőnek minél kisebb ellenállást nyújtson. A gumik különleges selyemkordból készült símatfelületű speciáltípusok, hátul nagyobb, elől kisebb méretben.

A kocsi megtervezése és építése több mint 400.000 pengőt emésztett fel, kilója tehát majdnem 500 pengőbe került. Hát nem olcsó mulatság a világrekordöntégetés.

## Megfelelő égőt a reflektorba!

Az éjszakai autóvezetés biztonsága nagyrészt a reflektorokban alkalmazott égők jóságától függ. Az ilyen égőktől megkívánjuk, hogy lehető legkisebb energiafogyasztás mellett maximális fényerősséget nyújtsanak és a mechanikai behatások közepette is, hibátlanul lássák el fontos feladatukat. Ugy a táv-, mint a tompított fény sugárkévéje kellő távolságra kell hogy megvilágítsa az úttestet. Mindezeket a vezetés biztonsága érdekében nélkülözhetetlen követelményeket csakis elsőrangú minőségű égők nyújtják, amilyenek az Osram-Bilux-S égők, melyek a világ összes országában pompásan beváltak.

A két világitótesttel ellátott, tehát táv- és tompított fényre kapcsolható Osram-Bilux-S égők messzire ható távfényt és mintegy 80 méterre (!) ható tompított fényt szolgáltatnak. Azoknak, akik előnyben részesítik a sárga tompított fényt, ajánljuk az Osram-Bilux-Ambra lámpákat. Az Osram-lámpák rendkívüli fényerőssége éjszaka is napnali átlagssebességek elérését teszi lehetővé.

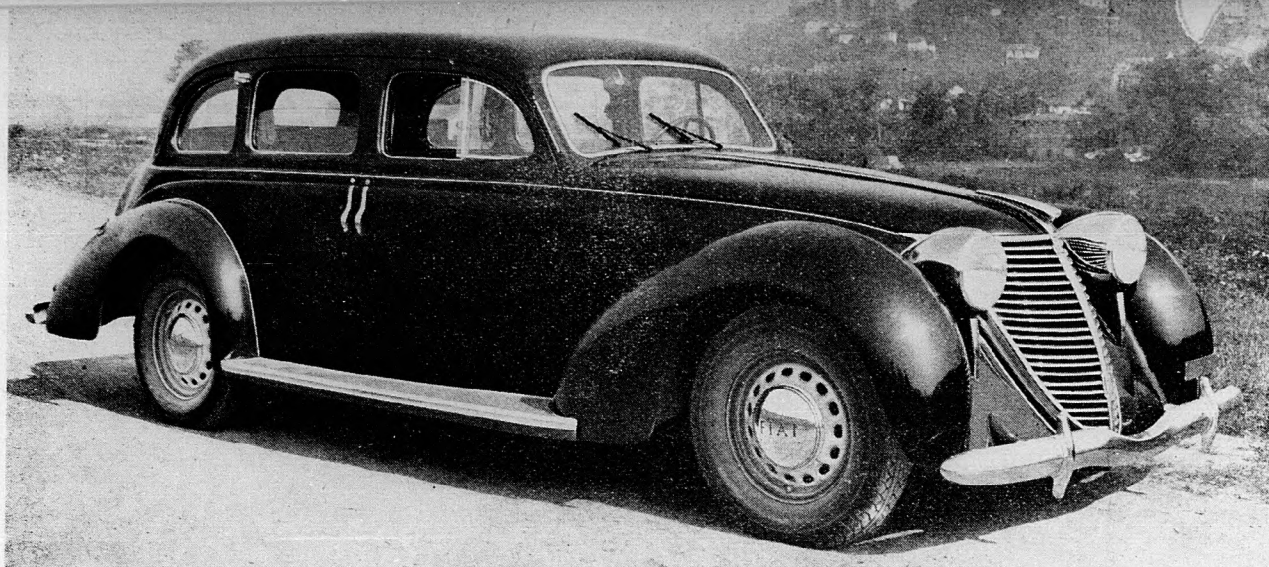
# Skoda

VEZÉRKÉPVISELET: BUDAPEST, VI,  
NAGYMEZŐ U. 19. TELEFON: 124-007

## SZEMÉLY- ÉS TEHERAUTÓK

WASSERBERGER KÁROLY  
BUDAPEST, VIII, ROMANELLI UCCA 18. TELEFON: 142-552  
KAROSSZÉRIA FELSZERELÉSI CIKKEK

Pántok, zárok, ablakemelők, kilincsek egyszerű és záras, alumínium lemezek, alumínium vizlécek, lemezcsavarok, műbőrök, tetővászna, celluloid, patentok, lámpák, ablaktörők, irányjelzők, hátsólámpa kapcsoló, visszapillantó tükrök, kürtök, stb. stb.



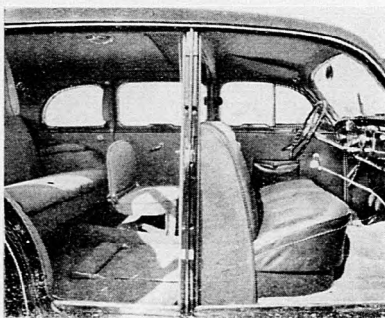
## Ugye pompás kocsi a FIAT „2800”!?

Elragadtatással nézzük a Fiat-gyár legújabb remekét, a reprezentatív Berlinának karosszált új luxustípust, a Fiat „2800”-at. A gyár hű maradt önmagához, technikailag azt a tökéleteset nyújtja, mely évtizedek óta összeforrott a torinói munkával, luxusban pedig a „Berlina” tradícióit juttatja maradéktalanul kifejezésre új luxuriosus nagykocsijában.

Berlina alatt manapság többüléssel, négyajtós, belső választalás kocsit értünk és kevesen vannak, akik tudják, hogy ezen név az egykori évszázadok előtti, a lófogató utazás korszakában legparádésabb hintókra vezetheti vissza származását. A „Berlina” igenis Berlin városával rokon név! Aminthogy első alkalommal 1670-ben Berlinben készült Filippo de Chiese olasz építész tervei szerint Frigyes Vilmos brandenburgi herceg számára. Így született meg a régi fejedelmi udvarokban divatos díszhintó, mely évszázadokon át otthonos volt a főúri kocsitárakban. Két és fél évszázad után az autópárban is bevonult a „Berlina”, melynek egyik legmegkapóbb példányát prezentálja

a Fiat-gyár „2800”-as típusával az autósoközönségnek.

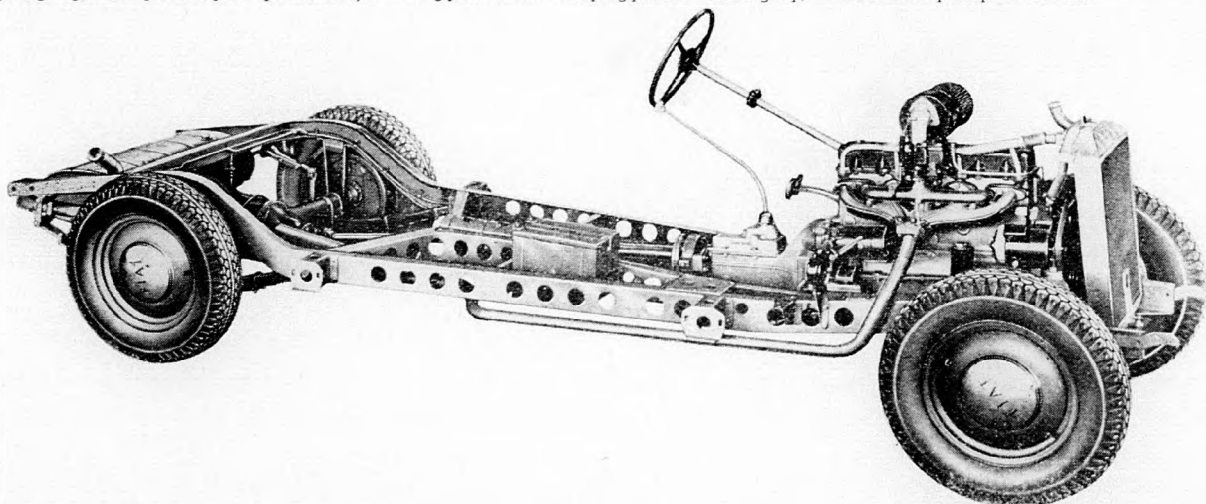
A Fiat „2800” hathengeres,  $82 \times 90$  mm. furatlöketű, 2852 kcm. henger-



Fényűző kényelem jellemzi a FIAT „2800” belsejét.

űrtartalmú motorja 4000 fordulatonál adja le 85 lóerős csúcsteljesítményét. Négyzeresen csapágyazott főtengely,

nyomórudak közbeiktatásával működtetett függő- (ohv.) szelepek, termostattal kombinált szivattyús hűtés és akkumulátorgyújtás jellemzik a négy gumitűközővel rugalmasan felfüggesztett motort. A kocs teljes súlya 1730 kg., ami 3200 mm-es tengelytáv, elől 1450 mm-es, hátul 1460 mm-es nyomtáv mellett igen kedvezőnek mondható. Az első kerekek egymástól független felfüggesztését Fiat-rendszerű, függőleges hengerben elhelyezett, olajfürdőben dolgozó rugókkal és lökhárítókkal oldották meg, míg hátul kettős hatású hidraulikus lökhárítókkal kombinált fél-elliptikus rugókat találunk. A kocsi-szekrénynek a fordulókban való megdőlését keresztirányú stabilizáló rúd akadályozza meg. A négyfokozatú sebességváltó zajtalan második és harmadik, illetőleg szinkronizált harmadik és negyedik fokozattal készült, gyorsan kapcsolható másodikkal. Hidraulikus fékek,  $6,50 \times 17$  méretű, alacsony nyomású gumik, 51 amp/órás akkumulátor és rengeteg, az utazást kényelmessé és kellemessé tevő apróság egészíti ki a pompás kocsit.



A legmodernebb konstrukciós megoldások sorozata jellemzi a FIAT „2800” alvázat.

# Az országút sínhez nem kötött tehervonatja – ez a Diesel-motoros, nyolctonnás Fiat 634 N

Hatalmas, egészen rendkívüli méretezésű teherautó pihen a Fiat-művek arénauti nagy csarnokában: megérkezett a híres 634 N típusok első mintadarabja, tagja annak a sorozatnak, mely az abessziniai hadjárat emberfeletti nehézségeit leküzdve, szerezte meg magának a fémjelet.

A Fiat 634 N kéttengelyes, hátul ikerkeres konstrukció, motorja hathengeres, kompressziógyújtásos nyersolajmotor 8355 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalommal. A teherkocsi önsúlya 6200 kiló és nyolc tonna hasznosterhelés mellett, 14 tonna összsúlyú pótkocsi vontatására is képes. Fogyasztása teljes terhelés mellett, eséssebességben nem haladja túl 100 kilométerenként a 40 liter nyersolajat, ami „motalkóvalutára” átszámítva alatta marad a 100 km-enként 25 literes fogyasztásnak.

Diesel-motorja kompressziógyújtásos, a külön szivattyú által 150 atmoszféra nyomás mellett befeekendezett nyersolajat a dugattyú sűrítése által termelt hő gyújtja meg, az indítás hidegállapotban is pillanat alatt történik, minden időtrábló előmelegítés mellőzésével. A motor egyébként önműködő szabályozószervezettel van ellátva, mely az optimális fordulatszámot automatikusan állítja be, elejét veszi minden túlterhelésnek és üzemanyagpocsékolásnak. A villamosberendezés — gyújtás



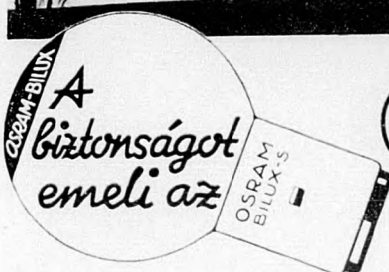
A FIAT 634 N nagyteherautó.

hiányában — az indítást, világítást és egyéb szerelvényeket táplálja, az akkumulátor 24 voltos.

Hogy a Fiat 634 N méreteiről fogalmat alkothassunk magunknak: léssunk néhány méretet. Tengelytáv 430 cm, nyomtáv 1850 mm, 42×9.00-ás óriásgu-

mik. Kihasználható rakfelület hossza 4435 mm, szélessége 2280 mm.

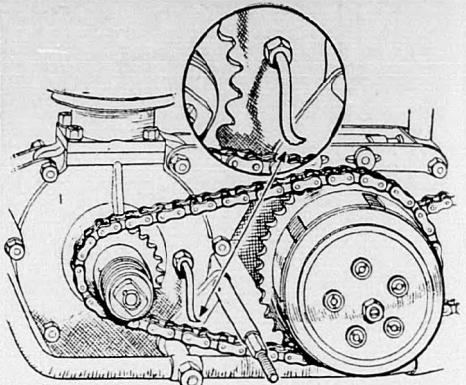
A Fiat 634 N típust, mellyel az első ügynevezett szuper-teherautó vonult be Magyarországra, bátran nevezhetjük az országutak sínhez nem kötött tehervonatjának!



# OSRAM BILUX-S

# HALLJUNK VALAMIT a karter-kompresszióról —

mely a kétütemű motornak életszükséglete, a négyüteműnek viszont halála



A négyütemű motor karterlégzőjének csövét a meglazult elsőlánc összeverheti. A cső ilyenkor eldugul és fellép a négyüteműnél káros karterkompresszió.

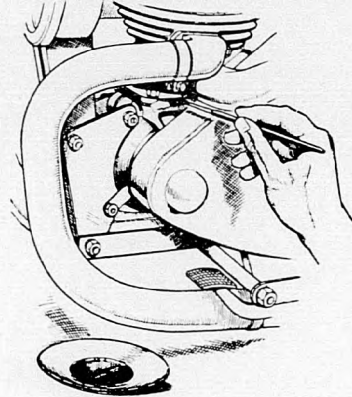
A karterkompresszió nagyon is kétlaki tünemény. Amíg a kétütemű motornál a karterkompresszió elengedhetetlen feltétele a motor jó működésének, addig négyütemű motornál igen sok bajt okozhat. Aminek megfelelőleg kétüteműnél gondoskodni kell arról, hogy a karterkompresszió minél tökéletesebb legyen, a négyüteműnél viszont arra kell törekedni, hogy — ne létezzék.

Mi a karterkompresszió? A dugattyú lefelé haladtában összesűríti a forgattyúházban levő levegőt vagy gázt és nyomást létesít. A kétütemű motornál ezt a nyomást arra használjuk fel, hogy az átáramlócsatornán keresztül az összehajtott gázzal töltsük meg a hengert, a négyüteműnél viszont úgynevezett szuszogóval, karterlégzővel érik el, hogy a forgattyúházban túlnyomás ne képződhessen.

A négyütemű motor karterkompresszióit akadályozó berendezése rendszerint a forgattyúházból kivezető kis szelepes csővecske, melynek torka leginkább az elsőlánc felé irányul, hogy a belőle kicsepegő olaj kenőanyaggal lássa el a motor és sebességváltó közé iktatott hajtóláncot. A légző csővecskének többnyire igen közel van a lánchoz és ha a hajtólánc meglazul, könnyen megtörténik, hogy az odaverve a szuszogó csővecskéjének szárához, azt összeveri és légmentesen elzárja. De van olyan karterlégző, melynek csőve a vezérműhöz vezet, vagy az ohv. motor hibáit látja el olajgözzel. Ezeknél előfordul, hogy a kis cső eldugul, vagy a beiktatott szelep nem működik, ilyenkor a karterben nyomás képződik, mely ellenállást jelent a gyújtási ütemben lefelé haladó dugattyúnak.

többször olajkiverődést észlelünk. Vagy a karter összeillesztésének tömítésénél lép fel olajszivárgás, vagy pedig a vezérmű vagy főtengelynél észlelünk ilyesmit. A legtöbb motoros ilyenkor hibás tömítésre gyanakszik, tömítést cserél, karteresavarokat húzat meg anélkül, hogy ez a munka célra vezetne. Ha tehát hirtelen lép fel az olajszivárgás, úgy a legjobb megfigyelni a karterlégzőt és azt szükség esetén alaposan kitisztítani valami puha drótdarabbal. Hogy a karterlégző kellőképpen működik, azt arról a szuszogó hangról állapíthatjuk meg, melyet a karterlégző torkolatában hallunk olyankor, amikor a motor dolgozik.

A kétütemű motornál életszükséglet a



A kétütemű éltető eleme a karterkompresszió, melynek hiánya rendszerint annak következménye, hogy a karter és a hengertalp közötti tömítés „ereszt”. Eseteljűk végig a gyanús helyet vastag olajjal: baborékok árulják el üzem közben a tömítési hibát.

jó karterkompresszió. A kétütemű motorban a gáz a karburátorból nem közvetlenül a robbanóterbe kerül, hanem a forgattyúháza áramlik, ahol azt a lefelé hatoló dugattyú összepréseli, hogy a megnyíló átáramlócsatorna torkán keresztül nyomás alatt jusson el a robbanóterbe, hogy azt nemcsak friss töltéssel lássa el, hanem egyben kiöblítse, kihajtsa az ott levő elégett gázt. Ha tehát a kétütemű motornál nem tökéletes a karterkompresszió, úgy a henger nem kaphat jó töltést, kevés friss gáz kerül be, az elégett gáz nem távozik maradéktalanul, aminek következtében a motor nehezen indul, szabálytalanul pörög, rengeteget fogyaszt, teljesítménye erősen csökken és nagyon „lustává” válik.

Hogyan állapítjuk meg, hogy vajjon kétütemű motorunk nem szenved karterkompresszió hiányában. Ha az említett tünetek felépnek: minden okunk megvan erre a vizsgálatra. A főtengelyen levő tömítésekkel rendszerint csak hosszas üzem után van baj és a képviseletnél megmondják, hogy az úgynevezett speciáltömítések rendszerint mekkora kilométerteljesítmények után szorulnak felújításra. Ha ennél jóval előbb lép fel kompresszióvesztés, úgy a leggyanúsabb pont a rosszul tömített hengertalp, illetve annak a tömítésnek sérülése, mely a karter és a hengertalp között fekszik. Ilyenkor a legjobb olajos ecsettel végigkenni azt a helyet, ahol a karter érintkezik a henger talpával. Ha beindítjuk a motort, úgy buborékok árulják el, hogy megleltük a hiba fészket. Ilyenkor vagy segít a hengertalp csavarainak meghúzása, vagy nem. Ha nem segít, úgy le kell húzni a hengert és új tömítést rakni a karter és a henger közé: annak rendje és módja szerint. És mivel látjuk, hogy ennek a tömítésnek milyen fontos a szerepe: ne takarékoskodjunk és itatósból való kimitelés helyett vegyünk eredeti gyári tömítést, mellyel azonnal visszaállíthatjuk a szükséges erős karterkompressziót.

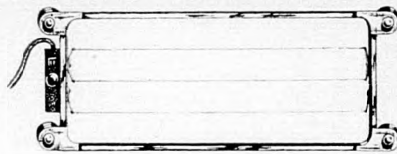
Hideg időben minden autónak szüksége van:



**KATALYT**  
fültőkészülékre

KATALYT a benzínüzemanyag hőértékének szinte 100%-os kiaknázását biztosítja. Az üzemanyagfogyasztás óránként csak cca 3 literet tesz ki. KATALYT kályhához csak 720-asnál könnyebb benzín használható. Egyszeri töltéshöz 3 liter üzemanyag elegendő s annak egész időtartama 74 óra Ára 38 P

**Clarus Super** modern szélvédőmelegítőre 3 állású hőszabályozó kapcsolóval



Fagyban, hóban, jeges esőben szabad látást biztosít. Azonnal felszerelhető a szélvédő-üvegre minden különösebb szakértelen nélkül. **Clarus Super** szélvédőmelegítő ára kapcsolóval, kábelrel és ragasztóval együtt, izléses dobozban csomagolva P 22 —

**PROTERM** fagyálló hűtőfolyadékra, mely a hűtőbe öntve a legnagyobb hidegben sem fagy be és még 20° Celsiusnál is biztos védelmet nyújt. — Egyszeri töltés egész télre elegendő.

**HŰTŐ** és gépháztető takarókra  
**HÓLÁNCOKRA**

**SZILÁRD BÉLA**  
BUDAPEST  
AUTÓFELSZERELÉS, PNEUMATIK  
VI, NAGYMEZŐ U. 15. TEL.: +125-336, 125-335, 125-334

**Packard-Nash**

Hivatalos szervice

**ERDŐS TESTVÉREK**

autóbillajtvító- és karosszéria-üzem  
AUTÓKARBANTARTÁS

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

# NUVOLARI

(AUTO-UNION)

győzött a

Donington-parkban

A szezon utolsó internacionális erőpróbjában a Donington parkban, akár csak a monzai olasz GP-n, ismét Nuvolari vezetete diadalra a szezon végére kolosszális lendülettel feltört Auto-Union csapatot. A kerek 50.000 néző előtt lefolyt 80 körös, 417 km-es hatalmas küzdelem az Auto-Union színek számára nem a legkedvezőbb körülmények között indult, hiszen a Stueck helyett tartalékként indult Kautz már a verseny első fázisában talonba került. Az AU-drukkerek számára azonban Nuvolari bőséges vigaszt hozott, márkatársával, Müllerrel, gép-gép mögött futva, az első köröket bizalomkeltő stílusban abszolválta, majd erősítve az iramot, a 20-ik kört néhány pompás rekordkörnek hála, 22 mp. előnnyel fejezte be Müller (AU) és a nyomában robbanó MB team Seaman, Lang és Brauchitsch előtt, akiket perces hátránnyal Hasse (AU) és Bäumer (MB), majd az első nem német kocsiban, az új lengőtengeles Delahayen Dreyfus követett. A 26-ik körben Nuvolari gyertyákat cserélt és a fokozatosan az extraklasszisba fejlődő Müller vette át a kommandót.



Batról: Nuvolari a tréningen elgázolt szarvas fejével. Jobbról: Ezen a képen jól látni a Donington Park pálya szokatlan természetét.

Az izgalom fokozódik: egyik angol kocsis hátrahagyta olajtölcsán először Nuvolari faral meg, utána Saeman csúszik ki, végül Hasse egyenesen a — talonba faral róla... A 40-ik körben Müller 48 mp-el vezet Lang előtt, ugyanennyivel fekszik Lang mögött a rakkoló „Campionissimo” is. Müller kerekeket cserél és most Lang, Müller, Nuvolari sorrendben nyargal az élesport, melyben Nuvolari kerékesereje után is biztosan tartja harmadik helyét. Bäumer kigyulladt kocsiját a deponál eloltják ugyan, de a verseny feladására kényszerül. Müller kocsija sines rendben, a deponál dolgoznak rajta, Lang szélvédőjét egy kő darabokra töri, pótlásra nincs idő, pedig a szemüveggel

sem boldogul, egyre törülgeti, majd elhajtja. Nagy hendikep! Pláne most, az 50-ik körben, mikor Nuvolari rohamra indul! 133.9 km-es átlaggal a nap legjobb körét futja és szemelláthatóan zárkózik fel a meghendikepelt éllovasok: Lang és Müller mögé, majd pár körös közelharc után előzi is őket és beállítja a végeredményt:

1. Nuvolari (Auto-Union) 3:06:22 mp. Atlag 128.784 km., 2. Lang (Mercedes-Benz) 3:08 p., 3. Seaman (Mercedes-Benz) 1 Főrel, 4. Müller (Auto-Union) 1 körrel, 5. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 1 körrel, 6. Dobson (ERA) 6 Főrel, 7. Cotton (ERA), 8. Conell (ERA).

A győztes Nuvolari Continental gumikat, Bosch gyertyákat, Jurid fék- és kuplungbetéteket, valamint Bosch gyújtást használt.

## ÚJRA ITT A TEREPGUMI

# Continental

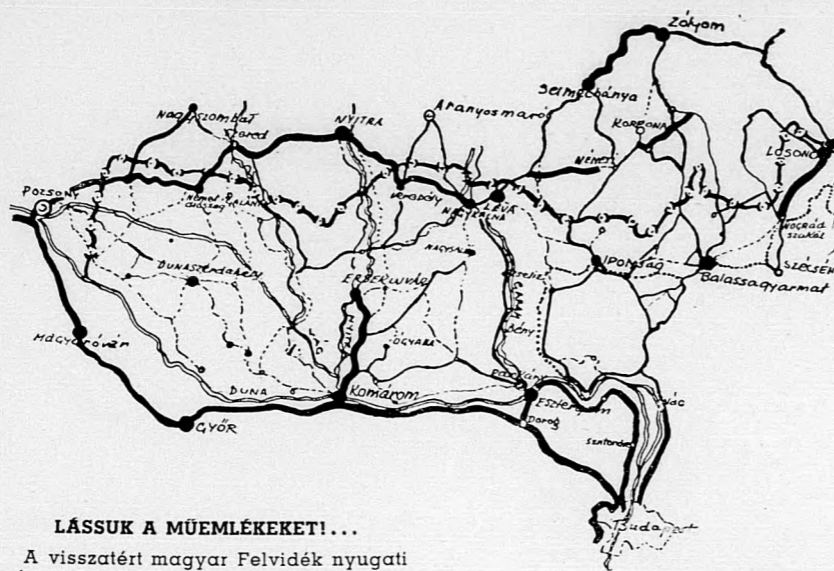
CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.  
BUDAPEST, V, ROTHERMERE U. 2. TELEFON: 122-042

# VÁR A FELVIDÉK...

A bécsi Belvedereben megszületett döntőbírósi határozat kihirdetését országszerte nyomon követő tomboló lelkesedés közepette bizonyára mi autósok és motorosok voltunk az elsők, akik a hazatért magyar felvidék turisztikai jelentőségét felmértük. Így is volt ez rendjén, hiszen háló benzinpumpái jóságainknak, elsősorban nekünk adatok majd meg a mindennapi életben üdvözölni a hazatérőket, az országutakat róva, a legkisebb községbe is eljuttatni az Alföld, Budapest, a Dunántúl közsönítését...

Az autósok és motorosok útja éppen úgy elvezet a legkisebb, legeldugottabb falvakba, akár csak a fényes városokba. A mi túráink kontaktust teremtenek a földművestől a városi lakosságig mindenkivel és éppen ebben a körülményben rejlik az autóturisztika sajátossága és belőle fakadó jelentősége. Mi nemcsak a városi műemlékeket csodáljuk meg, nem, mi bumlizó túráinkon észrevesszük a természet szépségei mellett a falvak érdekes udvarházait és felügyelünk a falusi népelet eredeti megnyilatkozásaira is. Észrevesszünk szép kapukat, egy-egy eredeti útszéli keresztet, parasztházak eredet. díszítéseit, faragásait... És éppen ezen a téren várhatunk sokat a hazatérőktől!

A Felvidék több évszázados tradíciói természetesen a művelődés minden ágában megnyilatkoznak. Különösen gazdag ez a terület művészeti és építészeti alkotásokban, bár a vidék legértékesebb „kincses ládáit”, mint Pozsony, avagy a Szepesség éppen úgy odaát maradtak, mint a természeti kincsek és természeti szépségek zöme. A hazatért magyar Felvidék turisztikai értékei ennek ellenére is felbecsülhetetlen jelentőségűek a csonka haza autósai számára, a kibővült úthálózat határainkon belül is újabb perspektívákat, pompás hétvégi túraterveket tár elénk!

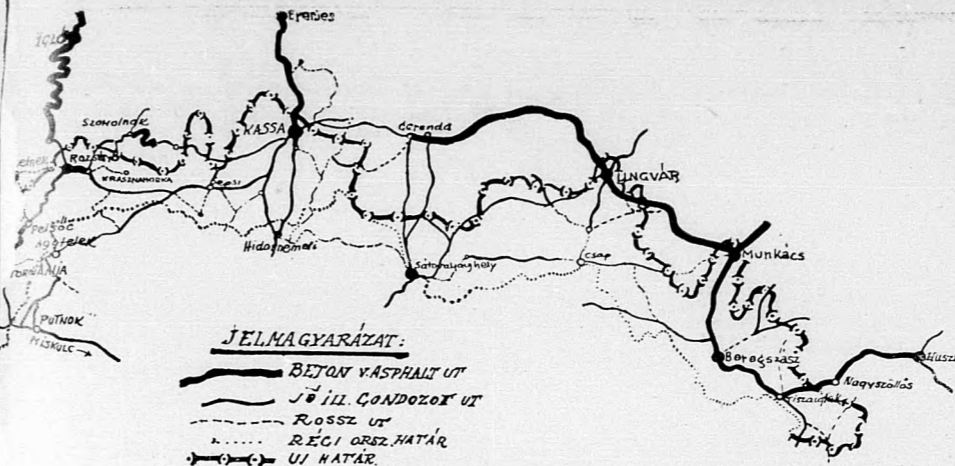


## LÁSSUK A MŰEMLEKEKET!...

A visszatért magyar Felvidék nyugati végein kezdve a terepszemlélt, sajnálatosul kell látnunk, hogy Pozsony előtt lezárul előttünk a határsorompó, a búzatermő Csallóköz és a Kis-Alföld északi része turisztikailag keveset ígér. Nem így a dunaparti Komárom városa, melynek műemlékeit a XVIII. századbeli földrengés elpusztította ugyan, a hatalmas barok templom azonban arányaiban megőrizte régi formáit. A vár, mely a XVI. századtól kezdve történelmi szerepet játszott, ma is fontos stratégiai pont, 1550-ből származó reneszánsz kapuja és egyik szobordíszes sarokbástyája építészeti műemlék. A teljes egészében hazatért Esztergom megyében Bény község érdemel figyelmet, ahol az Amadé grótok alapította kolostor romjai mellett XII. századbeli, értékes domborművekkel díszített románstílusú templom hirdeti még az Árpádok korának magyar kultúrá-

ját. Az Ipoly völgyében Szondy György Drégely várának szomszédságában van a magyar Felvidék első hazatért városa, Ipolyvágy, melynek XII. századbeli románizáltságú templomát 1724-ben a jezsuiták építették újjá. A templom csücsíves portáléja egyike a legértékesebb középkori műemlékeinknek. Amott Nógrád vára, mely már akkor itt állott, mikor Árpád seregei felvonultak. A várat a reneszánsz mester, Trautson építette, ma romokban hever, mint a visszatért végek számos régi vára, így az osztróvszki helylanc sziklái meredő Kékkő vára is. Gács faluban középkori templom emlékeztet a multra, a község egy városnyira van a most hazatért kultúrúrosunktól, Losoncól, mely a XV-ik században sokat szenvedett a cseh Giskra kapitánysága alatt, aki várat is épített ide. Odébb Fülek várát már az Árpádok korából ismeri a magyar történelem. A vár az északra eső bányavidék védőbástyája volt a török invázió ellen. Gömörben Rimaszombat fontos gócpont, Rozsnyó sokat beszélhetne a csehek rablásairól a XV-ik században, mikor bányaművelése még fénykorát élte. Érdekes rozsnói műemlék a premontrei templom tornya. Amott van Krasznahorka megénekelte büszke vára, a Bebek-ek ősi székhelye. Rablouralmuk árnyékot vet a sötét falakra, melyek a XVI-ik századtól kezdve az Andrássyak birtokában vannak. A várhegy aljában van a család mauzóleuma, itt őrzik Serédy Zsófia ép holttestét, kinek megható legendáját Jókai tette számunkra feledhetetlenné. Abauj-Tornában Szalanc vára az Abanemzéség XIII. századbeli alkotása,

A hazatért útállapot



1440-ben Giskra cseh hadai dúlták szét, azután Losonczy László újból felépítette, de Rákóczi szabadságharcában végleg elpusztult. Nagyida várát 1556-ban a császári hadak ellen a híres nagy-idi cigányok védelmezték volt, ám a harc hevében rommá lett a várkastély. Érdekes emlék a buzitai ódon Szentimrey-udvarház, Szepsi templomai, valamint Torna romokban heverő vára. Említésreméltó a jászói prépostság gyönyörű barok rezidenciája, míg a szomszédos vár alapítása Róbert Károly királyunk nevéhez fűződik.

A hazatért magyar Felvidéken külön fejezet illeti Kassát, a „kuruc várost”, melynek történelme a XIII-ik század derekától nyúlik vissza, amikor is telepeseivel, mint megerősített város, élénk kultúreléténél fogva az egész Felvidék gócpontja volt. A XV-ik században a Habsburg királynő főkapitánya, Giskra uralmát nyögi Kassa, mely a XVI-ik századtól kezdve egész viharos történelmével szervesen kapcsolódik a magyar szabadságharc évszázados küzdelmeihez. A magyar építéstörténet legértékesebb gyöngyszeme, az Anjouk építette Szent Erzsébet gótikus székesegyházban pihennek II. Rákóczi Ferenc és bujdosó társainak a törökországi száműzetésből hazahozott hamvai... A szabadsághős lázas búcsúszavai nem hiába hangzottak el: „Oppressa tandem surget!” Így történt!

A kassai dóm hatalmas szárnyaltára olasz reneszánsz motívumok alapján, magyaros viseletű alakokkal ábrázolja Szent Erzsébet legendáját. A munkán a Mátyás király udvarában élt olasz mesterek hatása nyilvánul meg. A szentély hatalmas, kőbe faragott csücsíves szentségháza ajtajának vaspántján Mátyás király, Ulászló és számos magyar ősnemesi család címere pompázik. Értékes műemlékek a Rákócziak (premontrei) temploma, a gótikus Dominikánus és Ferencendi templomok, a XIII-ik századbeli bájos Szent Mihály-kápolna, a XVI-ik századbeli Orbán-torony, a Szentháromság temploma, a copfízlésű szép városgháza és megyeháza, valamint számos XVII. és XVIII. századbeli nemesi úriház és városi kastély ad történelmi patinát Rákóczi „kuruc városának”.

A hazatért magyar Felvidék keleti végein a regmeci, beregzsászi, benei, nagybereg-i stb. templomok képviselik a vidék művelődéstörténetének néhány régi emlékeit. A vidék legnagyobb városai Ungvár, melyet a régi Drughat-vár ural és Munkács, melynek vára már a XIII-ik században ismeretes volt. Ott áll a vár a honfoglalás kapujában, a verekei szoros előtt, hol a honfoglaló vezérek először pillantották meg a magyar síkságot. Falai a Rákócziak és a hős Zrínyi Ilona emlékét őrzik. A vár keleti ormán diadaloszlop hirdeti büszkén az ország ezeréves fennállásának emlékét!

## MIT NYUJT A TERMÉSZET?

Nyugat felől elindulva, a Kis-Alföld lapálya után az Ipoly fölött, Hont-Nógrád megyék területén bukkanunk az első hegyszámba menő magaslatra. Magános hegyek ezek, melyek javarészt a határvonal szeszélyes zugaiban ülnek. Nem javul a helyzet Losonc, sőt Rimaszombat után sem, a Jolsvánál megjelenő 812 méteres Vashegy gazdag ércbányákat rejt méhében. Pelsőc néél, a Sajó völgyében kezdődik a hazatért Felvidék turisztikailag értékes része, mert itt hegyek nyúlnak be messzebb dél felé a visszacsatolt területre. Ez a rozsnói, illetve sajómenti turistaterület két részre oszlik: a terjedelmesebb déli gömör-tordai karsztra és a kisebb érc-hegységi részre.

A gömri karszt szinte teljes egészében a miénk, a pelsőci nagyhegynek is csak az északi ereszkedői maradtak a határon túl. Miénk a szilicai fensík a tornai Alsó- és Felsőhegygel együtt, míg a két Szurdok, az áji meg a szádelői völgy csak félig a miénk. A gömri karsztban van az aggteleki cseppkőbarlangnak, a Baradlának egész hálózata és ezzel 20 kilométer hosszúra nőtt nagyhírű természeti kincsünk, míg a visszakerült barlangoknak se szeri, se száma. Az Érc-hegység hegyeit kedvezőtlenül tagolja az új határ, a legmagasabb csúcsa az Rozsnyónál emelkedő 1286 méter magas Ökörhegy. A csonka haza ezen legmagasabb csúcsa azonban csak keskeny feljárón közelíthető meg, míg a Pipitkőre, a Csükerészre, avagy a Jászó melletti Luciabányát uraló 1000 méteres gerincre pláne csak kerülővel gyalogoltunk fel. A Sátor-hegyekből aranylag keveset kaptunk vissza, teljes egészében csak a Nagy Milic került hozzánk és Nagyszalanc mellett néhány magasabb hegy. Innen kelet felé azután már nincs jelentős hegy, mindössze Sátoraljaújhelynél emelkedik néhány 300 méteres hegyecske, a Királyhelme nélen emelkedő magános kúp azonban igen érdekes.

Jelentős hegyek tértek vissza a Középhegységgel. Így a Cserhát északi részén a Karancs ma már teljesen a miénk a közeli Medves és Somoskő várával. Kicsiny, de szép vulkanikus eredetű hegyek kerültek vissza Ajnácskő táján, Rimaszombat fölött szép erdős magaslatok tértek vissza, akár csak a Duna mellett a kovácspataki hegyek.

Autósok! Motorosok! A hazatért magyar Felvidék vár benneteket!

**Ford**  
4 és 8 HENGERES  
2 1/2-3 TONNÁS  
gyorstereautók rövidesen újból szállíthatók.  
ÁRAJÁNLATTAL SZOLGÁLA MAGYARORSZÁGI FŐKÉPVISELÉT  
**HAHN ARTHUR ÉS TÁRSAI** BUDAPEST, VI. ANDRÁSSY-U. 10.  
TEL. 11-36-19.  
ÉS VIDÉKI KÖRZETKÉPVISELETEI.

**Firestone PNEUMATIK AUTÓSERVICE** **VAJDA ANDRÁS**  
V. SZABADSÁG TÉR 7. TELEFON: 115-414

**SCHUSZTER VILMOS**  
AUTÓJAVÍTÓ ÜZEME  
angol SU karburátorok és  
SU elektromos benzinpompák  
Magyarországon egyedül kiképzett szerelője  
**MORRIS ALKATRÉSZEK**  
VIII., TISZA KÁLMÁN-TÉR 26.  
TELEFON: 145-150.

**SÁROS ÁRPÁD ÉS TÁRSA**  
BUDAPEST, V., Alkotmány u. 25. Telefon: 115-564  
ÖSSZES  
AUTÓKAROSSZÉRIA ANYAGOK  
NAGY RAKTÁRA  
Vasalások.  
Műbőrök.  
Tető- és huzatvászna.  
Nyomógombok.

Munkáját siker koronázza, ha gépéhez SCHÜTZ-gyártmányokat használ fel!

Építsen be  
gépebe



csapágyfémet,

OPTALIT

könnyűfém-dugattyút,



Ph-bronzot,

mert a „SCHÜTZ”-GYÁRTMÁNYOK kiválóak!

## A karburátor nemcsak tisztítást igényel, hanem hosszabb tartamu üzem után javítást is!

A karburátor az autónak és motornak egyik legelhanyagoltabb része. Csak akkor nyúlnak hozzá, amikor baj van vele, amikor fűvókáinak egyike-másika eldugul, úszója szivárog vagy a beleépített szűrőszítán rakódik le tisztátalanság. Pedig a karburátor is mechanikai szerkezet és mint ilyen, kopásnak van kitéve. Mindenki tudja jól, hogy bizonyos kilométerteljesítmény után „illik” a hengereket felúrítani, új dugattyúkat szereltetni, újra önteni a csapágyakat, köszörültetni a főtengelyt, szelepfészkeket maratni, szelepvezetőket cserélni: egyszerűen úgynevezett nagyjavítást végeztetni. A karburátor azonban kimarad a „játékból” és így gyakran előfordul, hogy a motor teljesítménye nem emelkedik, hanem ellenkezőleg, csökken a nagyjavítás után kizárólag azért, mert a karburátor nem kapta meg a magáét.

Az új kocsikarburátorjának gyári beállítása megfelel a motor új állapotának és mechanikailag teljesen ép motort feltételez. Amikor azonban előállanak a különböző kopások, a kompresszióvesztés, hamis levegő tördül be — érthető, hogy a karburátor által szállított gázkeverék már nem felel meg a megváltozott viszonyoknak.

Mi a karburátor kötelessége? Pontosan adagolnia kell a levegő és gáz bizonyos arányú keverékét oly módon, hogy a motor minden fordulatszám-régióban a legjobb és legalkalmasabb, leghelyesebb arányú gázkeveréket kapja. Az új motor új karburátorja meg is felel feladatának, ha azonban a karburátorban kopások vannak: már nem képes zavartalanul végezni munkáját, képtelen minden körülmények között helyes arányú gázkeveréket adni, hiszen a fojtószelepek kopása következtében benzinben gyengébb keveréket szállít. Az elhasznált motor teljesítménye tehát már azért is csökken, mert a vele párhuzamosan kopott karburátor gyenge keveréket ad. Ilyenkor a szervisben vagy karburátorállomáson egyszerűen valamivel nagyobb főfűvókát szerelnek. A teljesítmény emelkedik, hiszen a motor gazdagabb gázkeveréket kap, hogy ezzel a fogyasztás is lénye-

gesen emelkedik: másodrendű kérdés, mert hiszen ugyan-csak ritka az az autós, aki pontosan mérné fogyasztását.

A kocsikarburátorja a maga 50—70.000 kilométerét, a műhelyiönökből és főszerelőkből álló bizottság úgy határozott, hogy generáljavítást ajánl. Az autó gazdája kötelnek áll, megkezdődik a munka, új dugattyúk, hengerköszörülés stb. Kétheti munka után megjön a boldogító értesítés: lehet a kocsit vinni.

A kocsikarburátorja beindul, csak egy kissé lusta. Hát persze, mert az új dugattyúkat és hengeralakokat be kell járítani és a csapágyak is kissé szorulnak. Majd 2000 kilométer után tessék panaszkodni: így a művezető. A kétezer kilométer „elmúlik”, a bejáratás befejeződött, a kocsikarburátorja azonban nem közelítette meg újkori fürgeségét és bizony fogyasztása minden ígéretes ellenére sem csökkent normális szintre.

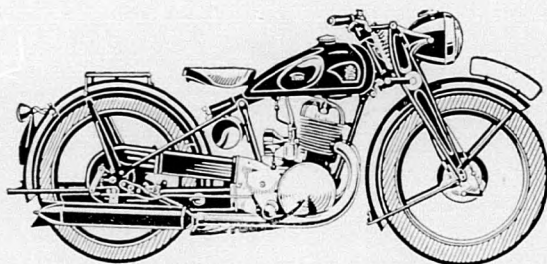
Ilyenkor tanácsatlan az autó gazdája, a művezető különféle rablőhistóriákkal szórakoztatja a sokszáz pengővel megkönnyített autóst. És ritka szerencse az, ha valaki ráhibázik az igazságra: rossz a karburátor, gyerünk az új fojtószeleppel és szüntessük meg azt a hamis levegőt, mely a kopott fojtószelep-csap mellett áramlik be.

A karburátor lelkiismeretes kijavítása után természetesen vissza kell állítani az újkori helyzetet, azaz azt a fűvókagyátságot kell alkalmazni, mellyel az új kocsikarburátorja volt felszerelve. Mert ha megszüntettük a hamis levegőt és bennhagytuk a nagyobb méretű fűvókát, úgy a motor benzinben túl gazdag keveréket kap, szabálytalan lesz az üze-me és fogyasztása nem csökkenhet a kívánt szintre.

Megértjük tehát, miért fontos a karburátornak nemcsak tisztogatása és karbantartása, hanem javítása is. Ne hallgassunk azokra, akik azt ajánlják, hogy ne engedjük hozzányúlni a gázosztóhoz. Csak nyúljon hozzá bátran a szerelő, csak éppen az a fontos, hogy értsen is hozzá. Ilyen pedig — állítólag — szintén akad.



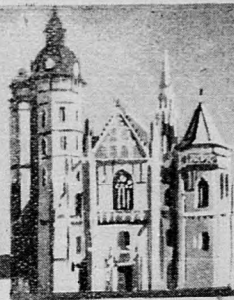
NÉMET  
TRIUMPH



A LEGJOBB  
200-250-350 kcm.

Kérjen magyar katalógust:  
Urbach, VI, Hunyadi tér 12


*Dugattyúk.  
Henger és főtengely  
készítés.*



  
KASSA



**CSONKA  
JÁNOS  
GÉPGYÁRA**

 **BUDAPEST, XI. HORTHY MIKLÓS-ÚT 31.**

gebhardt

# DESSAU

## TÚLTESZ DAYTONÁN!

A Berlin—München között a minap megnyílt Reichsautobahn vonalnak Dessau melletti szakasza tudvaleg regekkor kísérletek céljaira épült és mint ilyen, számos igen ötletes megoldással díszkedhetik, melyekről a 437 km-es sebességgel országúti világrekordot tartó Caracciola, a legnagyobb elismeréssel nyilatkozott.

A 8 km. hosszú nyilegényes betonútvonal 27 méter széles, a kifutásra és a nekiutásra 3—3 km. szolgál. Caracciola szerint az új rekordpálya felülmúlja a daytonai strandot és ez a körülmény bizonyára rövidesen el fogja hódítani az USA-tól az angol világrekord-kísérleteket. Az amerikai strandpályakon a hiperversenygépeket szálkeresztes irányzék segítségével viszik célba, az iránytartás problémáját Dessauban az út közepén futó 4,5 méter széles fekete sáv küszöböl ki. A dessauai pálya start- és célhelye fölé hidakat építettek, a hidak így egyben hasznos támpontul szolgálnak a versenyzők számára. Az útszakaszt négy, egyenként 46 méter fesztávú, középsópillérműki híd hidalja át, melyek azonban nem a tulajdonképeni rekordpálya, hanem a neki, illetve kifutó szakaszok fölé épültek. A rácsos szerkezetű hidak ellentétben a betonhidakkal, nem okoznak szélárnyékot. Az út észak-déli irányban épült, hogy a nap sohasem süssön szembe.

A Steyr—Daimler—Puch-művek a rohamosan növekvő kereslet hatására berlini fióktelepüket jelentékenyen kibővítették.

A Harmashatárhegyről nálunk is jól ismert nemet amatőr autóversenyző, az athenai H. Berg a járdán megoszuva oly szerencsétlenül sérült meg, hogy sérülésebe belehalt.

Az Auto-Union végleg megnyerte nagy érdeklődést keltett prérét, melyet a Schnürre-rendszerű ellenőblítéses (DKW) kétütemű szabadalmának megsértése miatt folytatott.

Mellmann tragikus halála súlyos vesztesége az NSU-gárdának. A veszteséget most másik versenyzőjének, Hentzenek halála súlyosbítja. Hentze halálát egy teherautó okozta, mely befordulás előtt későn telet krt irányjelzőjét.

Alfa Romeo legújabb másfél literese 16 hengeres konstrukció lesz.

Nagy meglepetés az 1939-es Audi, mely a német piacon az első 1939-es modell! Audi áttért a hátsókerék meghajtásra, a Horch-motorral szerelt új modell hatul független-gyelyes konstrukció. A kocsit ara Wanderer és Horch között fekszik.

Tíz év leforgása alatt Berlin gépjármű-állománya megháromszorozódott.

A bécsi energia-világkongresszuson az egyik előadó bebizonyította, hogy a gazdaságokban a lőtartás, bizonyos esetekben, a traktor-tartásnak éppen a duplájába kerül.

A KdF-kocsi rendelések valósággal özönlenek a népautó plaszirozását lebonyolító szervezethez. Október elejéig 130.000 rendelt vett fel az Arbeitsfront, igen nagy számban jelentkeztek munkások és az eddigi kereslet fele a 300 márkán aluli hávikeresettel rendelkezők sorából rekrutálódott. A kocsik leszállítása 1940 elején kezdődik meg és az év végéig legalább 100.000 kocsi kerül ki a forgalomba. A fallerslebeni népautógyár építésén jelenleg 4000 munkás dolgozik.

Citroen tavaly 70.000 kocsit gyártott, ami kereken a felét tette ki a francia autózűk-ségletnek. A gyár jelenlegi napi produktuma 250—300 kocsi.

Franciaországban jövő októberről kezdve rendeltetleg tettek kötelezővé a sárga fény-szűrők használatát.

A svéd 600 km-es megbízhatósági motor-kerékpár versenyen a nagy kategóriában Hedelin (DKW) győzött, míg a 250-es gépek versenyén Nilsson (DKW) diadalmat ért el. Az oldalkocsis gépek versenyét a frontarcos 24 órásokról nálunk is jól ismert Zündapp-versenyző, v. Krohn nyerte meg.

Ettore Bugatti a minap odanyilatkozott, miszerint tíz év múlva minden tűrakocsi kompresszorral lesz szerelve.

Az újvilág autógyáraiban végre újra elindul a munka: General Motors rövidesen 35.000 fővel szaporítja munkáslétszámát.

Dr. Jungansolt, a DDAC vezértitkárát, Hühnlein birodalmi vezető a tragikus körülmények között elhunyt Egloffstein helyére, a DPAC elnökéül nevezte ki.

Az amerikai filmvárosok fölött tilos a repülést! A repülőgép zúgás a multhan sok galibát okozott a hangosfilm-produkcióban.

Mintán a Delahaye-gyár a francia versenykocsi-alap, szerinte méltatlan felosztása folytán az összes francia versenytől tünnetleg távol maradt, a francia autókлуб elhatározta, hogy a sok kavarodást okozott alap hátramaradt 400.000 frankját nem osztja ki.

Északamerika 22 államában megbüntetik azokat az autósokat, akik lassan bumlizva, gátolják a forgalmat!

Amerikában igen kedvező tapasztalatokkal próbálták ki egy új, közlekedési jelzőlámpákat, melybe apró üvegszilánkokat kevertek bele, miáltal a festékjelzések a reflektor-nyben csillámlások révén kitűnően láthatóak voltak. Az USA több állama ezen festékanyaggal ohaítja a főútvonalak szélességét befestetni.

Rosell Rurrier amerikai repülőbizt. szá mára világrekord-masina épül, mely állítólag alkalmas lesz arra, hogy az olasz Agallo 709 km-es abszolút sebességi repülő világrekordját 800 km-re srófolja fel.

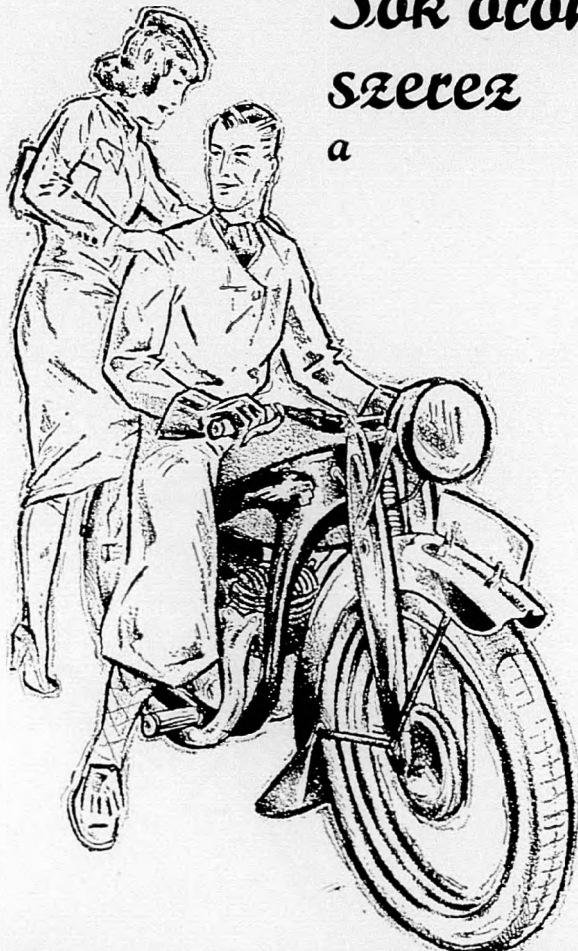
A versenykocsi GP-formula megváltoztatását előző hírek nem minden alap nélkül, de túlzottaknak bizonyultak. Az idén debütált formula minden bizonyul érvényben marad 1940-ig, amikor is előreláthatólag a másfél literese formula fogja felváltani, mely hengerűrtartalom kategóriában egyre több és több új konstrukció lép ponorra és ennek megfelelően a másfél literesek számára a versenynaptárban is egyre előkelőbb szerep jut. Alfa Romeo, Maserati, ERA és Delahaye mellett Mercedes-Benzék is elkészültek — másfél literesekkel...

Az amerikai napisajtó közli, hogy Ford és Chrysler új szélesatornákat építenek, melyekben nemcsak hideg, szél, eső, por vagy hőség előállítás válik lehetővé, hanem a légköri nyomás is változtatható lesz, tehát bennük a legkülönbözőbb klímák hasonlóan állíthatók elő az áramvonal és anyag-kísérletek céljaira.

Hatalmas mértékben megnövekedett a Grosslockner-út forgalma. Míg 1937-ben 147.710 gépjármű abszolválta az útvonalat, addig az 1938. évi forgalom 372.536 gépjárműre rúgott.

# Sok örömet szerez

a



# MÉRAY-PUCH 200

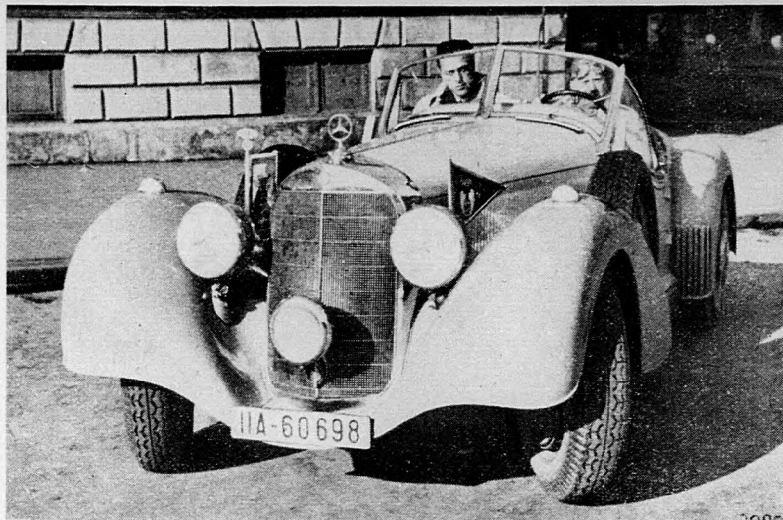
MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR STEYR DAIMLER PUCHMŰVEI  
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG MAGYAR KERESKEDELMI R. T.  
BUDAPEST. VI., LEHEL-UTCA 10. BUDAPEST. VI., LEHEL-UTCA 25.

# Berlin-München 4 és fél óra!

Hühnlein tábornok, a német motorsport birodalmi vezetője, a birodalmi autótutak közlekedéspolitikai jelentőségének dokumentálására a közelmúlt napokban 4.5 literes kompresszoros 540/K típusú, teljesen széria Mercedes-Benz kocsiával a 25 perces pihenőt beleértve, 4 1/2 óra alatt tette meg az 576 km-es Berlin-müncheni utat. Hühnlein tábornok az 527 km-es Reichsautobahn szakaszt 3 óra 22 percek megfelelő 149.1 km-es átlaggal futotta le!

Hogy ezen teljesítmény tükrében a birodalmi autótutak jelentősége teljes egészében bontakozhasson ki, vegyük tekintetbe azt, hogy Hühnlein Mercedes-Benz-e által 4 1/2 óra alatt megtett Berlin-München út megtételére a repülőgépeknek 2 1/2 órára, a távolsági gyorsvonatnak pedig 7 1/2 órai menetidőre van szüksége. Hühnlein tábornok a berlini Kaiserhof-szállótól, a város szívéből startolt és Münchenben az Odeon téren érkezett céljába, a két városból kivezető 49 km-t kitevő utakon normálisan folyt le a forgalom, mivel az érdekes próbát semmilyen előkészület nem előzte meg.

Mint Hühnlein tábornok mondja:  
— Magánemberként tettem meg a próbát és távol állott tőlem holmi rekordteljesítményt elérni, hiszen ellenkező esetben eső- és kőmentesebb időt rár-



A volánnál ülő Hühnlein tábornok ezzel a Mercedes-Benz kocsival abszolválta Berlin-müncheni útját.

*tam volna ki... És nem reggeliztem volna olyan nyugodtan a Reichsautobahn egyik vendéglőjében...! De a kocsit sem hajszoltam! Ha figyelembe vesszük, hogy légiutazásnál a repülőterekre való ki- és beköcsözés olykor két órát is igénybe vesz, nyugodtan állíthatom, hogy megfelelő erős kocsival a Reichsautobahnon való utazás adott*

*esetben konkurrenciát csinál gyorsaságban a légiutazásnak is!*

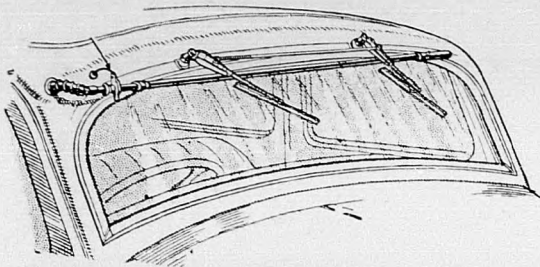
Hühnlein tábornok végül határozottan kijelentette, hogy nem tűri, miszerint rekordhajászat induljon meg az egyes Reichsautobahn szakaszokon, melyeken — erről maga győződött meg — a legnagyobb elővigyázat mellett is éppen elég gyorsan lehet közlekedni.

**ÖRDÖG** *hiszen alszik!*

**JAVITASSA RUGÓIT  
MIG NEM KÉSŐ!  
BÁN LÁSZLÓ-NÁL**  
BUDAPEST V., VÁG U. 5 sz. TEL. 2-911-21

**740 cm<sup>3</sup> H<sub>2</sub>O +  
260 cm<sup>3</sup> H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub>**  
**Bizza a savsűrűség  
ellenőrzését szakemberre**  
Gyenge vagy hibás akkumulátor miatt nem fog elakadni, ha előzőleg a telepet üzemünkben átvizsgáltatja  
Új akkumulátorok minden kocsitípushoz készen raktáron

**Bosch Róbert kft.**  
35 BOSCH RÓBERT KFT. AKKUMULÁTOR  
SZOLGÁLAT MAGYARORSZÁGON



A szélvédő felső részére szerelt csövön át jut a melegvíz az üvegtáblára, melyen nem képződik jég és pára.

## A központi fűtés után itt a melegvízszolgáltatás - megszületett az „összkomfortos” autó!

A vastag, prémes sofőrbundától hosszú út vezet a mai csukott és áramvonalas limuzinig, mely — központi fűtéssel van ellátva. Ma már csak alig száz pengő kérdése a fűtött autó, hála Boschék ventilátoros légfűtő berendezésének, mely a hőenergiát a meleg hűtővízből kapja.

A központi fűtéssel ellátott autó után jött a melegvízszolgáltatásos modell és

megszületett az összkomfortos kocsik, melynek melegvízszolgáltatása ugyan nem mosdási célokra szolgál, hanem tökéletesen oldja meg a szélvédő pára- és jégmentesítését.

Ez a legújabb berendezés, melyet az egyik angol gyár már nagy tömegben hoz forgalomba, igen egyszerű. A gépháztető alatt foglal helyet az ötliteres víztartály, melynek csöve a kipuffogó-eső köré szerelt karmantyún felmelegített vizet juttat ahhoz a kis szivattyúhoz, mely a meleg vizet a szélvédő külső felületére juttatja. Itt a szélvédő egész szélességében apró lyukakkal ellátott eső vonul végig, melyből a meleg víz finom permet alakjában folyik végig az üvegen. A meleg víz nemcsak pára-mentesíti a szélvédőt, hanem a jégképződést teszi lehetetlenné, hanem egyben megszünteti az oly kellemetlen zsírcsepp képződést is és a legmostohább körülmények között is tiszta látást biztosít.

Az érdekes berendezés a gyakorlatban nagyszerűen bevált, különösen akkor, ha a víztartályba néhány pikkely szappant is helyezünk. A készülék vízfogasztása minimális, az öt liternyi víz teljes tízórás üzemhez elegendő.

Magyar felszerelési ipar! Tessék utánogni!

Austinék érdekes statisztikát készítettek az Olympia-kiállításon, miszerint a kiállításon 5000 látogató 15 000-szer nyitja ki a kiállított modellek ajtóit, 3000 ízben emelik fel a gépháztetőt és 4000-szer nyitják a csomagtartót. Ez a nagy érdeklődés kerek két-évi üzemnek felel meg. Az Austin-gyár hivatalos értesítése szerint egy-egy kiskocsira 11 kiló zajmentesítő gumit, aszfaltot, fibert, filetet, stb. építenek be, és a hangszigetelő anyagok felülete több, mint hatvan négyzetláb.

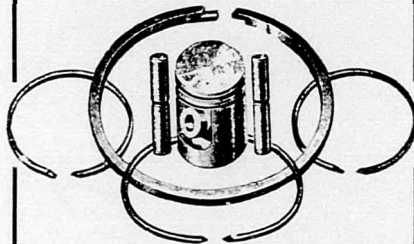
**Fényképét** vezető jogosítványhoz, azonnal, 2 darab rendelésnél, **darabja 48 fillér**  
**FOTO PÁRISI, Párisi Nagy Áruházban**

**BÁRÁNY és BARTÓK kft.**  
**FIAT 500-1100-1500**  
Alkatrészek **FIAT** típusokhoz  
Budapest, VI., Jókai ucca 5.

**MOLNÁR JÓZSEF**  
AUTÓKAROSSZÉRIA ÜZEME  
HŰTŐTAKARÓK KÉSZÍTÉSE  
Budapest, V., Wahrman ucca 23.  
(Csáky u. sarok) TELEFON: 293-885

**PACKARD, GANZ-BÜSSING**  
és egyéb típusu  
személy- és teherautó-alkatrészek  
állandó nagy raktára  
**SCHLESINGER B.**  
Budapest, V, Csáky u. 70. Tel. 291-296

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



ALBUS k-fém dugattyúk lerakata. ACÉLGÖRGŐK minden méretben. GÖLYÖSCSAPÁGY JAVÍTÁSOK. NAGYMÉRŰTŰ D. GYŰRŰK. HENGERKÖSZÖRÜLÉS. FŐTENGELYSZISZOLÁS. SZELEPEK. FOSZFORBRONZ.

**RUDAS SÁNDOR** műszaki vállalata  
Budapest, VI., Jókai tér 9. szám. Telefon: 118-026

## AUTOSERVICE és KARBANTARTÁSOK

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

**LŐRINCZ**

IX., Ferenc tér 6. Tel.: 141-017

## FELVIDÉKIEK!

Bontok leállított autókat és árusítom a bontott alkatrészeket. Ha szüksége van jó és olcsó

## használt alkatrészekre

bármilyen kocsizhoz vagy

**eladni kívánja**

**leállított kocsiját**

forduljon bizalommal

**Dr. TORDAI AUTÓTELEPÉHEZ**

BUDAPEST, V., VÁCI ÚT 42

## „Cellulory”

az elismert  
jóminőségű

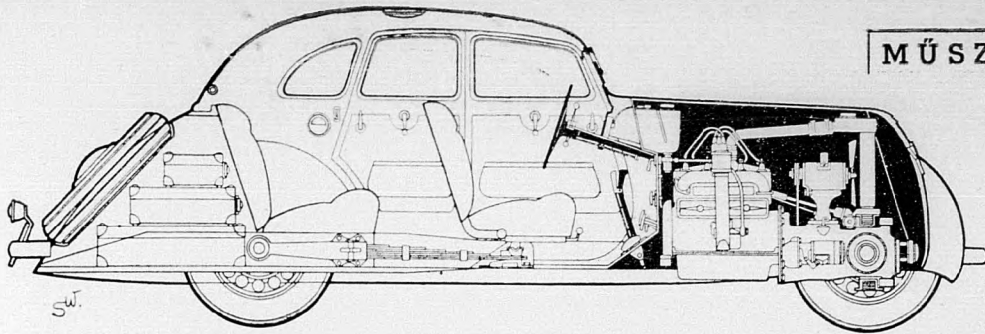
**Nitro-lakk**

## GÁBOR AUTÓJAVÍTÓ



**ALFA-ROMEO**  
**SERVICE**

BUDAPEST, VI., SZENT LÁSZLÓ ÚT 49  
TELEFON: 291-373



## MŰSZAKI ADATOK

**Alvaz:** Önhordó karosszériával kombinált torziómentes melyített szekreny-vaz, független kerékekkel, elöl két keresztirágúval, hátul negyedes rugókkal kombinált, gumiba ágyazott lengő-karokkal. Hidraulikus lökhárítók, elöl elhelyezett 38 l. befogadó-képességű üzemanyag-tartály. 5.50x16-os ballonokkal szerelt lemezkeüllős kerékek.

**Motor:** Gumiba ágyazott, 80x95 mm. furatlőkűű, 1910 cm.-es négyhengeres alulvezérelt blokkmotor, leve-

hető hengerfej, 45 lóerőteljesítmény, négyszeresen csapágyazott vezértengely, mely duplexlánc közbeiktatásával nyer meghajtást, három erőteljesen kiképzett főtengely-csapagy, könnyűfém dugattyúk, gazdaságos üzemű gázcsapó könnyű indítást és jó gyorsulást biztosító berendezéssel, legrsűrű, termoszfón-hűtő.

**Erőátvitel:** Az előkerékek meghajtása lengő féltengelyek és 2-2 por- és vízmentesen fokozott különleges csukló révén történik. Elsőtengelyáttételőzés: 14.38.

**Kupplung és sebességváltó:** Egylemezes száraz kupplung. Négyfokozatú sebességváltó, két félg szinkronizált menettel. Tengelymeghajtás spirálfogazású kúpp- és tányérekkel. Sebességváltókar a kormánykerék alatt.

**Fékek:** A lábfél: kábelék révén mind a négy kerék belső expanziós fékjelre hat. A kézfél: mechanikus négykerék-fék.

**Elektromos berendezés és felszerelés:** 6-Voltos Bosch-felszerelés, akkumulátor-gyújtás, 75 amperórás akkumulátor. Fénytompítás a kormánykerék alatti kapcsolóval. Elektromos kúrnyomógomb a kormánykerék közepén, kilométerjelzővel kombinált sebességmutató, idő- és üzemanyagóra, olajnyomásmérő, kontroll-lámpa, szélvédőtörölő, irányjelzők, stopplámpa, tolvajzár, szivargyújtó, hamutartó, belső világítás, szerelőkifalvilágítás, lökésjelzők, pormentes csomagtartó, biztonsági üvegből készült szélvédő, Vágat kocsimelőlő.

**Kocsiméreték:** Nyomtáv 1300 mm., tengelytáv 2020 mm. Teljes kocsihossz 4450 mm., teljes szélesség 1600 mm. A kocsiföldtől mért legmagasabb pontja 1580 mm., legalacsonyabb pontja 200 mm. Az üzemképes limazín súlya 1180 kg.

# Itt a kétliteres Adler!

A legkülönbözőbb autótípusok egyaránt az előállító gyárak gyakorlati tapasztalatainak összességét tükrözik vissza. Az új konstrukció technikai formát öltött tükörképe az előállító gyár gyakorlati tapasztalatai alapján leszűrt konstrukciós irányának. Az Adler-gyár az elsőkerék-meghajtás terén hosszú évek során szerzett tapasztalatait most ideálisan kiforrott típusban, a 2 literes Adlerben kristályosította ki.

A 2 literes Adler alváza ezer próbát kiállított konstrukció, hozzáfűződik az 1935—36. években felállított 15 hosszútávú nemzetközi rekord. A zseniálisan egyszerű, torziómentes és valóban tágas férőhelyet biztosító alvázkonstrukció volt az, mely világhírt biztosított az Adler-Trumpf számára. Az Adler-konstruktőrök munkája az új típus megépítésénél éppen a Trumpf-konstrukció átütő sikere folytán meglehetősen szűk határok közé volt szorítva. A „kormányzott erő” elvén felépült elsőkerék-meghajtásos Adler-Trumpf most a legmodernebb elvek szerint konstruált, gumibaágyazott 2 literes, 45 lóerős, négyhengeres motort kapott, melynek nagyobb teljesítménye lehetővé teszi, hogy az Adler alvázkonstrukció egyszerű útfekvést, fordulóvételt és stabilitást biztosító tulajdonságait most az

Adler-hívek tízezrei fokozott utazási sebesség mellett élvezhessék.

Hogy ez a feladat megoldása mennyire sikerült az Adler-konstruktőröknek, arról híven meggyőződött egy próbaút, melyet 10.000 km-t abszolált, kétajtós, négyüléses, „2 literes” kabrioléval volt alkalmunk megtenni. A kocsii üzemi sajátágai valóban meglepőek voltak. A kocsii első pillanatban kissé hosszúnak tűnő elejét — ami az egymás mögött felsorakozó differenciál, sebességváltó és motor természetes következménye — pár kilométer után már teljesen megszokja az ember, a jól kezűgyben levő sebességváltókar kényelmessé teszi a vezetést, az elsőkerék-meghajtás és független kerékfelfüggesztés előnyeiből fakadó pompás útfekvés percek alatt sportszerű vezetésre biztat. Az út egyenlőtlenségein észrevétlenül siklunk tova, a fordulóokban tapad a kocsii, pompásan lehet vele magas átlagot tartani. A rugózás nem túl puha, jól kigyentített, ami párosulva az állítható első ülésel és annak állítható támlájával, rendkívül kényelmessé teszi az utazást. Az elsőkerék-meghajtás folytán kiküszöbölt kardan-tunel nélkül a kocsii padlózata teljesen sík és az elsőkerék-meghajtásnak megfelelően a kormánykerék alatt elhelyezett sebességváltókar sem zavarja többé a vezetőülésben való kényelmes mozgást.

A kocsii stopperórával kontrollált csúcssebessége 112 km. Kitűnő gyorsulására álljanak a következő adatok.

A 3. fokozatban 20 km-ről 60 km-re 10 mp. alatt, a 4. fokozatban 20 km-ről 60 km-re 14.5 mp. alatt, ugyanezen fokozatban pedig 30 km-ről 70 km-re 15.5 mp. alatt gyorsul fel a kocsii. A fogasztás meglepően csekély, 50 km-es sebesség mellett 100 km-re 11 litert, 70 km-es sebességnél 12 litert regisztráltunk. Elsőrangúak a fékek, 30 km-es sebességnél 4 méter a féktáv!

Az ember fájo szívvel száll ki ebből a pompás kocsiból és gondosan zárja a gyújtással kombinált kormányzárat... Mert hiába, ez a kocsii — csábít!

Gyönyörű vonal,  
pompás kivitel,  
45 lóerős motor  
— ez az új kétliteres Adler.



# A CSAPÁGYFÉMÉRŐL

Írta: DR. GÁRDONYI KÁROLY

„Agyonhajszoltam a motort!” korholja magát a póruljárt autóvezető, amikor elakadt gépkocsiját huzatja a város felé. „Biztos kevés volt az olaj!” felkiáltással fogadják a serviceben. Am a végső szentenciát a szerelő mondja ki, amikor a motor szétbontása után megállapítja, hogy „kiolvadt a kompozíció” ahogy ők a csapágyfémeket nevezik.

Lássuk csak, mi is az a csapágyfém, amelynek helytelen megválasztása az autónak oly sok bosszúságot és főleg költséget okozhat. A csapágyfém tulajdonképpen forgó géprészek csapágyának kiöntésére szolgáló ötvözet. Robbanomotoroknál, tehát autókban is, a hajtókar bronzcsapágyának belése. Célja a forgó géprészek súrlódásának csökkentése, kopásának megakadályozása. Anyagára nézve könnyen olvadó, puha fém, amely azonban még mindig elég szilárd és rugalmas ahhoz, hogy a tengely nyomását vagy a hajtókar dörzsölését kibírja. Ez a fémötvözet, amely ilyen keynes feladatot végez, általában három elemből tevődik össze. Legfontosabb alapanyaga az ón, amely rugalmasságát és tükrösíthetőségét adja meg. Nem kevésbé fontos azonban a szilárdságot biztosító réz és a keménységet szolgáló antimon jelenléte.

A gyorsforgású automobil- és repülőgépmotoroknál rendszerint kétféle csapágyfém jön tekintetbe, ú. m. 92% és a 83% ónt tartalmazó ötvözet. Ugyanis kizárólag ezen csapágyfémek, amelyek egyébként ólommentes kivitelben készülnek, rendelkeznek azzal az abszolút finom szemcsézással, amely a mai magas fordulatszámú motorok nagy terhelését bírja.

A csapágyfémgyártás klasszikus hazája Anglia, amely, mint sok másban, a csapágyfémek terén is tanítómestere volt Középeurópának. Az évtizedes autarkikus elzárkózás azonban nálunk Magyarországon is kifejlesztette ezt az ipart, amely oly sok szaktudást kíván.

A kohász és a vegyész állandó összedolgozását kívánja a csapágyfém helyes előállítása. A kohász feladata először a nyersanyagok gondos megválasztása. A csapágyfém minőségére nem közömbös az alapanyag tisztasága, ezért valamennyi nyersanyag legalább 99,8%-os finomsággal kell bírnia. A legesebélyebb ólomtartalom az ónban, vagy vastartalom a rézben, már homlokegyenest más mechanikai tulajdonságokat eredményez. Itt kapcsolódik bele a gyártásba a vegyész, aki minden anyagot megfelelően ellenőriz. Természetesen csak kémiaiilag, mert a struktúra és keménységi vizsgálat újra a kohász feladata. A csapágyfém mikroszkop alá kerül, amely többszázszoros felnagyítás mellett mutatja meg, vajjon a három alapfém egyensúlyi állapotban (eutektikum) van-e, ami a tökéletes olvasztás és az órákon keresztül való mechanikus keverés eredménye. Gyártás közben ugyanis a

megolvadt fém hőfokszabályozóval ellátott forgódobba kerül, ahonnan azután a vasmorbákba folyik, hogy a kereskedelemben szokásos osztott tömböket felvegye. A gyártási adagszám és az óntartalom százaléka minden kockán fel lesz tüntetve.

A jó csapágy készítése jó szakembert kíván, de fontos a csapágyak kiöntésénél is a gondos munka. Pl. a csésze előmelegítési hőfoka, amely nem lehet magasabb a csapágyfém olvadási pontjánál (ca. 220 C°). A megolvadt fém kiöntési hőfoka sem lépheti túl a 400 fokot, nemes alkatrészeinek kigézési veszélye nélkül. És még számos fontos előírás, amely azonban megszokottá válik egy minőségi kompozíció alkalmazásánál.

A világ csapágyfémtermelése évenként kb. 14–15.000 tonna, amely mennyiség az alacsony százaléku ólombázisú gyártmányokat is magában foglalja. A legnagyobb termelő az Egyesült Államok, Anglia és Németország, akik egyben a legnagyobb fogyasztók is.

Magyarország kis géperezű állománya miatt csak elenyésző hányadot képvisel. Egyelőre a szükséges nyersanyagot importáljuk és csak a munkabőr marad az országban. De reméljük, gyártunk mi még magyar rézből, antimonból csapágyfémeket, mert erre a történelmi Magyarország határain belül van lehetőség!

„Sterling” csapágyfém minden ötvözetben.

Garantált ólommentes

„Sterling” 83%-os „special”

„Sterling” 92%-os „extra special”

autócsapágyfémek, nemes alumínium fénytartó,

nagyszilárdságú korroziómentes könnyűfém. NEMZETKÖZI FÉM- és VASKERESKEDELMI Rt.

Alumínium, bronz, réz, lemezek, rudak, csövek. Autóbronz- és egyéb speciális öntések.

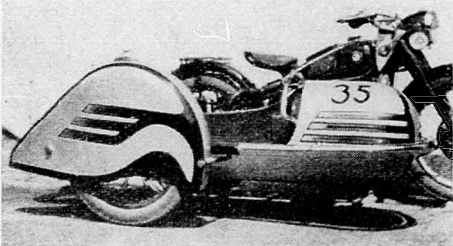
KÖZPONT: BUDAPEST, V. PANNONIA UCCA 16. TELEFON: 116-707\* FÉMÖNTÖDE: KISPEST, ÜLLŐI ÚT 44. SZÁM. TELEFON: 146-875



## OLDALKOCSIK MINDEN CÉLRA

KŐFALVI-nál, VIII, Nagyfuvaros u. 15

Telefon: 138-397



„CYKLOP” oldalkocsi-raktár és alkatrészek oldalkocsikhoz!

Oldalkocsi készítés!

Felvidéki turákra utazzon filléresnél olcsóbban

**PRESTO-SACHS** motorkerékpárral,

többszemélyes

**NORTON** motorkerékpárral.

Vezérléképviselőt:

**Kovács V.** Szabadság-tér 14  
Telefon: 124-805.

Használt autók motorkerékpárok  
Vétel, csere, eladás.

## Urvezetők! Hölgvezetők!

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

# **NIKKELEZÉS**

**Nemes Ede**

**Budapest, VI.,**

**Nagymező ucca 45. sz.**

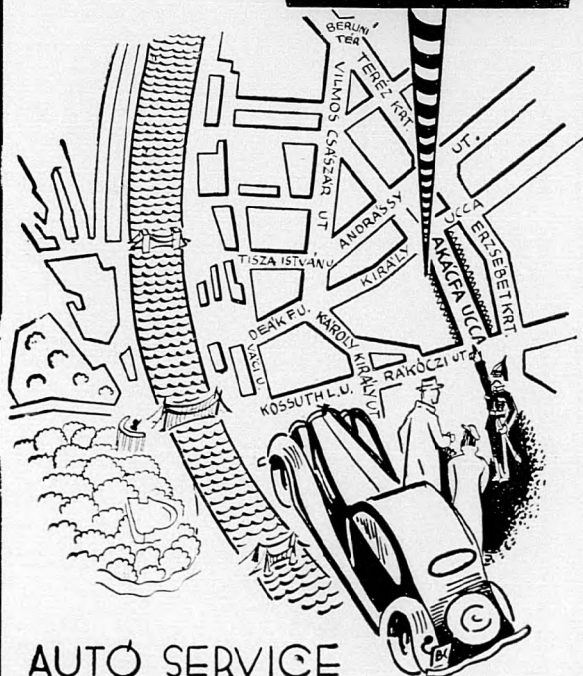
**Telefon: 118-980**

*Autó-alkatrészeket  
jótállás mellett  
**chromoz, nikkelez***

**ALUMINIUMOT OXIDÁL, CHROMOZ, NIKKELEZ ÉS MINDEN SZÍNEN SZÍNEZ**

TELEFON:  
145-262.

**MATUSEK és LITKAY**  
**AKÁCSA - UCCA 60.**



**AUTÓ SERVICE**

RENDELŐINK  
80 %-ÁT  
MEGELÉGEDETT  
VEVŐINKNEK  
KÖSZÖNHETJÜK

**UHRI**  
**TESTVÉREK**

*autókarosszéria és  
járműgyártó kft.*

**BUDAPEST,  
XIV, HUNGÁRIA KÖRÚT 207  
TELEFON: 296-145 ÉS 297-025**

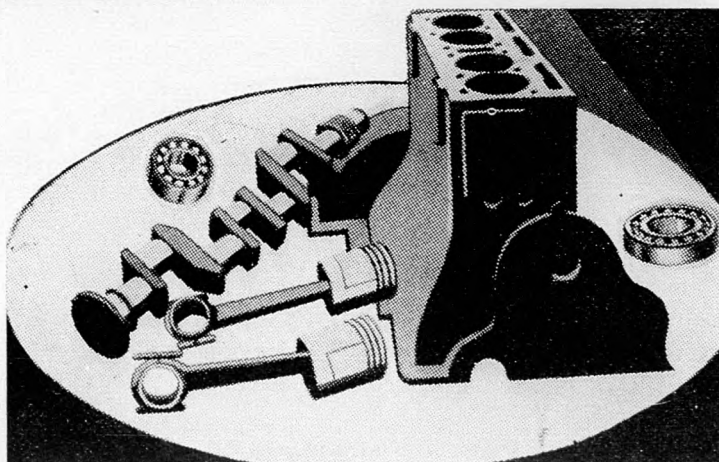
*Kérjen ajánlatot!*

Autó- és traktor-  
hengerek köszörülése

Autó- és traktor-  
főtengelyek köszörülése

Golyóscsapágyak  
köszörülése

precíziós kivitelben



**SOLYMOSI  
ÉS TÁRSÁNÁL**

**BUDAPEST, VIII,  
TAVASZMEZŐ UCCA 6**

MINŐSÉGI MUNKA

SZOLID ÁRAK

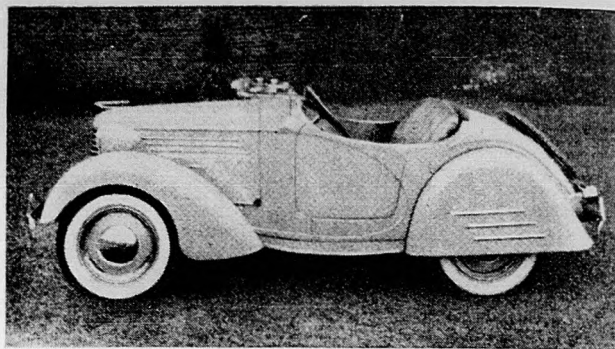
# MILLEN IDŐK

amikor már Amerika is miniatűr kocsira fanyalodik

A kiskocsi minden megbízhatósága, teljesítképesége és használhatósága ellenére is amolyan ló helyett számár megoldás. Apja a pénzügyminiszterek adópolitikája, anyja a vásárló szerényen lapos bukszája, a nagybácsik sorában ott szerepel az üzemanyag drágasága. A kiskocsik és nagykocsik aránya ennél fogva mondhatni gazdasági tükör, azokban az országokban, ahol jól megy: sok a nagykocsi. És viszont.

Ügylátszik Amerikában is kezd nem jól menni. Az eszácjgpucerből milliomossá vedlettek legendája már-már tövig elkopott és az sem egészen igaz, hogy az óceánon túl, ott a Szabadságszobor árnyékában minden minden szakácsnének megvan a maga nagy Buickja, de a szerecsen szódavízfreccsentő sem adja alább legalább egy fél Chevroletnél. Kezd ott is rosszul menni, hiszen megjelent az első amerikai kiskocsi. A Bantam. Mely még csak nem is kiskocsi, mert veszedelmesen hasonlít méretre azokra a csodapillékre, melyek a háborúutáni években kerültek a gyárból egyenesen a lomtárba. A Bantam — mint azt az ábra is mutatja — kevesebb a kiskocsinál, amolyan miniatűr alkotmány, mely az öngyújtó és a ligeti Dodgem között foglal középűt helyet. Pontos műszaki adatait egyelőre még nem hozták nyilvánosságra, csupán annyit tudni, hogy a gyár csak olyanoknak szállít, akik tisztiorvosi bizonylattal igazolják, hogy nem magasabbak egy méter és hatvan centinél. Magasabb növésűek csak abban az esetben vásárolhatnak ilyen Bantam-kocsit, ha műlábuk van, még hozzá beszállás előtt egyszerűen lekapcsolható kivitelben. A gyár a kocsihoz való beszálló cipőhúzó és kiszálló szardiniásdoboznyitót csekély telárért szállítja.

Nem kis gondot okozott a gyárnak az amerikai nőgyeletek engedélyének megszerzése. A nyujorki Irigy Vénkisasszonyok Szövetsége ugyanis óvást emelt, hogy a Bantamban ülő szerelmespár túl közeli érintkezésbe jut a szük



Ez az úttörő (nem szószeriut) amerikai kiskocsi: a Bantam. A cipőhúzó és szardiniányitó a képen helyszüke miatt nem látszik. Utas azért nem ül benne, mert a fényképfelvételhez odarendelt illiputiak influenzát kaptak és ágyban maradtak.

méretek miatt. A gyár ügyvédje ügyes érvel szerelte le az akciót. Szerinte ilyenkor télen a szerelem nem időszerű, a tavaszi rügyfakadásra viszont a gyár előreláthatólag — megszűnik.

A gyár propagandafőnöke egyébként szépen illusztrált nyomtatványban fejtette ki, hogy a Bantam kettős célt szolgál. Lehet vele közlekedni és nagyszerű szolgálatot tesz, mint — koporsó is. Mert az ára alacsonyabb, mint a pácolt diófakoporsóé és fáradságot is takarítunk meg azzal, hogy baleset után nem szállunk ki belőle, hanem közvetlenül benne temetkezünk. Persze csak ülve, mint az ősz avarok, és nem fekvé.

Nem lebecsülhető alkalmazhatósága a Bantam-kocsinak: szerepe, mint mentőcsónak. Kis méretei miatt minden Buick vagy Packard csomagtartójában elfér, kardánvihar vagy főtengegytornádó esetén egyszerűen kivesszük a Bantamot a kofferból és már kerekeshetünk vele a javítóműhely mentőkocsijáért.

Minden ellenkező híreszteléssel szemben a Bantamot Magyarországon nem fogják árusítani annak ellenére, hogy a Darizóna főpincérének felvilágosítása szerint a Palik még nem haltak ki.

A



## motorkerékpárok

közmondásos: stabilitása

úttartása

könnyű beindíthatósága

kanyarbiztonsága

szavatol azért, hogy a téli fagyban is úgy közlekedhet, akár a nyári verőfényben, ha motorja

# PUCH

# DEDICS

## TESTVÉREK

FŐTENGELY ÉS HENGERCSÍSZOLÓ ÜZEME

*mint*

MAGYARORSZÁG LEGRÉGEBBI

AUTÓJAVÍTÓ CÉGE

*ajánlja szolgálatait a most  
visszakerült Felvidék autó- és  
traktortulajdonosainak.*

**AUTÓ-ÉS TRAKTORJAVÍTÁS**

**ALKATRÉSZ-GYÁRTÁS**

**SZAKSZERŰ SZERELÉS**

BUDAPEST, VIII, THÉK ENDRE U. 15

TELEFON: 130-345. ALAPÍTVÁ: 1903

**S O L E X**  
KARBURÁTOR

**TÉCALÉMIT**  
ZSÍROZÓK

# AUTOMOBILIA

BUDAPEST, LISZT FERENC TÉR 4

AUTOMOBIL, FELSZERELÉS, VILÁGÍTÁS  
KAROSSZÉRIA, VERET, VASALÁS, ZÁRAK  
AUTÓJAVÍTÓ ANYAGOK, TÖMÍTÉSEK  
GARAGE, SERVICE KÉSZÜLÉKEK  
MINDEN AUTÓKELLÉK

TEL.: 11-05-08

TÁV.: MOBILIA

**MICHELIN**  
P N E U

**STEINBOCK**  
E M E L Ő K

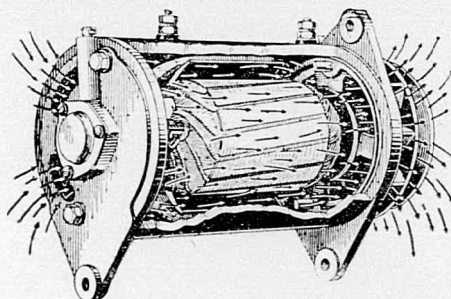


AUTORIZÁLT

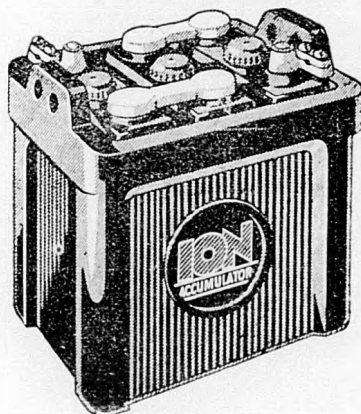
**Delco-Remy**  
North-East

**AUTO-LITE**

Owen-Dyneto  
**Service**



Az amerikai Delco-Remy dinamók magas teljesítőképességük-  
nél fogva a modern autók minden szükségletét kielégítik.  
A Delco-Remy gyártmányok kitűnő anyagból készülnek, egyszerű  
és szellemes szerkezeteik folytán tökéletesen üzembiztosak.



**ION** **accumulátorokat**  
minden autóhoz!

**Tartós és megbízható!**

**ION** ACCUMULATOR ÉS VILLAMOSIPARI KFT.  
BUDAPEST, VI., Ó UCCÁ 46. TELEFON: 118-011

**Service műhelyünk:**

VI., BULCSU-UTCA 9. (Lehel-tér mellett) Telefon: 290-695

**LÉGSZIVATTYÚK**

CSÖVEK ÉS VÉGEK

**FRAM**

OLAJ ÉS MOTORTISZTÍTÓ

**AUTOPULSE**

VILL. BENZINSZIVÓ

**HERMETIC**

CSEPPFOLYÓS TÖMITŐANYAG

**DÉNES és FRIEDMANN RT. BUDAPEST, VI. DESSEWFFY-UTCA 29**

# FELVIDÉKI AUTÓSZAKMAI KALAUZ

Az autószakma meglehetősen nagy érdeklődéssel viseltetik a most visszatért Felvidékekkel szemben, ezért alantokban közöljük a felvidéki cégek címeit, amelyek az autószakmával összefüggően, Elnézetést kérünk, hogy ezen címanagunkban még a régi nevek neveit közöljük, azonban az új nevek még sehol sem állanak rendelkezésre.

**BEREGSZÁSZ**

Rosenbaum Simon, Astelska 14.  
Korach P., Moravska 5.  
Winkler A., Moravska 5.  
Neuwelt Ignác és Jenő, Astelska 82.  
Kroh és Farkas, Hlavná 34.  
Vajda Sándor, Rasinov nám. 9.

**ÉRSEKUVJÁR**

Délkárpáti ásványolaj r. t. fiók,  
Farkasova Budova 32.  
Lövinger Ferenc, Farkasova Budova 32.  
Silberstein Dezső, Prayova 10.  
Binetter, Váradi u. 8.  
Zobel Dezső, Plinareuska 3.  
Auto Praga, Podzamska 10.  
Mandler mérnök, Kasarenska 11.  
Roth és Lövinger, Stefanikova 38.  
Skoda-autó, Kasarenska 11.  
Adamovich Ferdinánd, Hlavná 15.  
Grand garage, Podzamska 10.  
Popper Jakab, Komáromi tér 53.  
Roth Ignác, Deák tér.  
Vigh János, Rasinova 10.  
Roth Ignác, Turecka.

**JÓLSVA**

Tavassy Lajos, Stefanikova 200.  
Janik Jan, Stefanikova 604.

**KASSA**

Délkárp. ásványolaj r. t., Zvornarska 5.  
Ehrenberg Márton, Rasinova 30.  
Keletszlov. ásványolaj, Rumanova 15.  
Tátra-Nafta olajkeres., Beresényi u. 11.  
Weinberger és Ortner, Rumanova 15.  
Skoda képv., Jókai u. 4.  
Töcsik Lajos, Zrínyi u. 23.  
Traurig és Szruloovits, Stefanikova 261.  
Bata raktár, Srobarova c. 9.  
Gáspár mérnök, Sibrikova 12.  
Gömöri mérnök, Strurova okr. 16.  
Automobil service, Vörösmarty u. 9.  
Ceskom.-Kolben-Danek, Boesckay u. 16.  
Grand autójavitó, Delestreleka.  
Lipták László, Vörösmarty u. 9.  
Lukács István, Báthory u. 2.  
Skoda jav. üzem, Jókai u. 4.  
Spira, Delostrelecka 5.

Auto Aero, Sibrikova 4.  
Automobilia, Sturova 26.  
Buchner és Neményi, Strurova okr. 26.  
Praga autó, Boesckay u. 16.  
Tátra autó fiók, Vörösmarty u. 8.  
Zbrojovka autókér., Delsotrelecka 5.  
Jarosovszky, Mnisek 2.  
Ulek Rezső, Duhova 11.  
Frankl József, David F. c. 4.  
„Grand“ garage Delsotrelecka 7.  
Motorteknika, Sturova 39.  
Autógarage, Vörösmarty u. 7.  
Motor garage, Sibrikova 4.  
Pannaus Antal, Floriánka 6.  
Poledniak Károly, Sturova okr. 40.  
Gömöri A., Modlie 4/A.  
Haas Béla, Mlynska 21.  
Kacser Sándor, Dobova 38.  
Kende Imre, Mlynska 4.  
Fehér Kálmán, Stefanska 16.  
Lengyel és Kristóf, Boesckay u. 9.  
Lipták József, Pavla Luzenskeho 36.  
Rusznák József, Rosova 2.  
Auto Elektromechanika, Tabakova 23.

**KOMÁROM**

Dosztal és Lipscher, Republikanska 18.  
Fleischmann Lajos, Baross u. 5.  
Hoffmann Simon, Kossuth u. 3.  
Praga autó, Kossuth u. 3.  
Dostal és Kulstein, Kapitanska 30.  
Ipovich és Ivánffy, Klapka u. 2.  
Fekete Lajos, Klapka u. 2.

**LÉVA**

Kohn és Blas, Republikanska 5.  
Tatár Sándor, Szepesi u. 3.  
Fógl János, Szepesi u. 22.  
Knapp Dávid, Republikanska 12.  
Fest Arnold, Nadrazná 11.

**LOSONC**

Apolló olajfinomító, Sladkovicova 1512.  
Surányi András, Benes E. u. 12.  
Autó Aero, Begova 24.  
Neumann Béla, Begova 24.  
Autó Aero, Begova 21.  
Toman János, Vel Begova 7.  
Tátra, Petőfi u. 4.  
Praga képviselő, Wilsonova 17.  
Klobusicka Piroška, Karmanova 12.  
Neumann R. B., Vel. Begova 24.  
Central garage.  
Marton garage, Nakladna cesta 1.  
Szopkó Jenő.  
Máté és Waczula, Jiskrova c. 47.  
Krausz Lajos, Sladkovicova 1512.  
Lelek Dániel, Vajanskeho 24.  
Singer Béla, Benes E. u. 19.

Schwarz Fülöp, Zeleznica u. 42.  
Brieger és Morvay, Vajanskeho 13.

**MUNKÁCS**

Munkácsi ásványolajfinomító.  
Fuchs Imre, Sjednotitela 78.  
Schönfeld Géza, Rákóczi út 5.  
Kiss autóiskola, Kralovanská 22.  
Pákh Sándor, Strakova 27.  
Autó Aero, Horthy Miklós tér 12/A.  
Kiss gépjavitó, Kralovanska 22.  
Novák Pál, Jasinoava 29.  
Áron Ferenc, Novoselska 26.  
Wichterle és Kovárik, Horthy M. tér.  
Goldberger Ármán és Fia, Husova 8.  
Délkár. Ásványolaj rt., Havlickova 140.

**RIMASZOMBAT**

Neményi-autó, Gemerska cis 18.  
Zdenkó-autó, Ruzova 6/A.  
Bakony József, Gemerska 2.  
Psenky Vaclav, Széchenyi u. 7.  
Rőczey Jenő, Ferenc u. 26.

**ROZSNYO**

Express Auto, Masarikovo nam.  
Hlivják Béla, Jolesska 195.  
Stempel J., Safarikova 94.  
Marek Václav, Safarikova 143.  
Gömöri keresk. váll., Masarikovo nam. 274.

**UNGVÁR**

Weisz Aladár, Kazincezy u. 8.  
Délkár. ásványolaj rt., Munkácsi u. 8.  
Ásványolajkeres. váll., Minajnska 1.  
Naftatársulat Antalskova nam.  
Hules Ferenc, Masarik u. 10.  
Fodor László, Hluena 3.  
Autó Praga, Rákóczi út 13.  
Friedmann László, Masarik u. 10.  
Koudela György, Zatkovicovo 6.  
Makausz Gyula, Samovolske u. 4.  
Dr. Szilágyi Gyula, Samovolske u. 7.  
Tátra autó, Samovolske u. 7.  
Friedmann S. H., Minajnska 1.  
Heimlich M., Masarik u. 28.  
Rehák V., Kazincezy u. 7.  
Gottlieb Ferenc, Munkácsi u. 2.  
Veres András, Plotényi ucca.  
Cser Béla, Kapusianska 36.  
Jachim Lajos.  
Demeter Zoltán, Kapusianska 36.  
Sustek Béla, Korjatovisevo.  
Melega József, Munkácsi u. 73.  
Kmonielek Jaroslav, Ceska 17.  
Samánek Antal, Ceska u. 15.  
Lefkovits Ignác, Malomostela 4.  
Gross Mór, Kapusianska 25.  
Kain és Braun, Masarik u. 13.

**Firestone****PNEUMATIK AUTÓSERVICE****VAJDA ANDRÁS**

V, SZABADSÁG TÉR 7. TELEFON: 115-414

**Felsőmagyarországi  
kirándulásaihoz  
már most vegyen  
Koppánytól  
motorkerékpárt  
SUNBEAM  
VICTORIA  
VEZÉRKÉPVISELET**

BUDAPEST, DESSEWFFY UCCA 47

**HUSZÁR GYÖRGY**

Autó-motorkerékpár  
alkatrészek és lánctech-  
nikai szaküzlet. VI. JÓKAI-U. 1  
(Aradi-u. sárok)  
TEL.: } 124-411  
          } 126-464

Motorkerékpárláncok, J A P motoralkatrészek,  
DUREX és ALUSIL dugattyúk, dugattyúgyűrűk,  
szelepek, tömítések, mindennemű alkatrészek  
nagy raktára. WIPPERMANN láncok és  
„CYKLON” vulkanizáló  
melegfoltok vezérlésviselete.

**NORTON  
PRESTO-SACHS  
MOTORKERÉKPÁR-SERVICE**

**SZEIFT ÉS SZABÓ  
IPOLY UCCA 20**  
Karambolos motorkerékpárok javítása

**Kilométerjelzők,  
autóműszerek  
javítása**

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

**SEBESSÉGMÉRŐJÉT  
megjavítja ÓRAGYÁR, Töme ucca 26**

**Magyaranyú építkezések  
a pesti Steyr-Puch telepen**

Hetek óta magyaranyú építkezések folynak a Steyr-Puch művek Lehel ucai fióktelepén. A telep hátsó traktusában két etageon elhelyezett autójavitó műhelyek teljes átszervezésével párhuzamosan szociális érzékre valló öltöző, gázmelegítővel felszerelt tágas étkező és melegvízes zuhanyokkal ellátott mosdóhelyiséggel üdvöztette meg a vállalat munkásait, akik tudvalegőleg már hetek óta fejenként naponta fél liter tejet és egy kg. kenyeret is kapnak. Teljesen átszervezték a motorkerékpárjavító műhelyt is, külön csarnokban végzik el a szerviz-munkálatokat, külön teremben a nagyobb javításokat. A vállalat nagyszabású autókabintartási szolgálatot készül bevezetni, az átalakítási munkálatokkal kapcsolatban minderre különös figyelmet szentelnek. A telep ucai frontján a földszintről hátra kerül az alkatrészraktár és eladás, az átépítésre kerülő hatalmas ucai helyiség autó- és motorkerékpár-bemutató szalon lesz. A Lehel ucai építkezésekkel párhuzamosan a cég Váci uca és Vörösmarty tér sarkán levő városi bemutató szalonját is teljesen átépítették, hatalmas tükrök, színek és világítási trükkök effektusában méltó otthont találtak a cég gyártmányai.

**Még nincs lezárva  
az idei magyar bajnokság**

Miután az 1938. év folyamán több automobil- és motorkerékpárverseny nem rendezhető és a motorkerékpár-, valamint a túraautomobilbajnokságok 6 futama közül eddig 4, a sportkoosbajnokság 6 futama közül pedig 3 került csupán lefutásra, a KMAC Nemzeti Sportbizottsága plenáris ülésén úgy határozott, hogy az eddigi futamokkal a bajnokságokat nem tekintik lezártnak és a bajnoki címeket csak az esetben osztja ki, ha 1939. év február hó 28-áig az összes kategóriák számára legalább még egy bajnoki futam megrendezése válnék lehetővé. Amennyiben fent jelzett időpontig megfelelő verseny rendezésére nem nyílik alkalom, a KMAC Nemzeti Sportbizottsága később fog határozni az 1938. évi bajnokság sorsa felől.

Ez alkalomból nem lesz érdektelen a bajnokság pillanatnyi állását lerögzítenünk. A szológépek 250-es csoportjában a négyszer indult Szűcs (Puch) vezet 11 ponttal a háromszor indult Lukavetz (Puch) előtt, akinek 10 pontja van. A 350-es csoportban Hambaeh (Puch) fekszik az élen 14 ponttal Kisjár 13 pontjával szemben. Az 500-as csoportban Czulyba (BMW) 18 ponttal vezet Kozma (BMW) 14 pontja előtt. A 600-as oldalkocsis kategóriában Kueler (Zündapp) fekszik az élen 18 ponttal a 15 pontot szerzett Pathó (BMW) előtt. A túraautomobilok 1100-as csoportjában a négyszer indult Beer (Fiat) 15 pontot szerzett, míg a háromszor indult Komlóssy (DKW) 13 ponttal szerepel a listán. A 2000-es csoportban a 14 pontos Diatl hors concours vezet. A sportkocsik 1100 kem-en felüli kategóriájában a kétszer indult Fostetics E. (BMW) 9 ponttal vezet a három indulásból 8 pontot szerzett Kohner Augustza (Wanderer) előtt.

Felelős szerkesztő és kiadó:  
KRAMER JENŐ  
Általános Nyomda, Könyv- és Lankiadó Rt.  
Nyomdai felelős: Dr. Uj István.

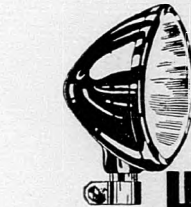
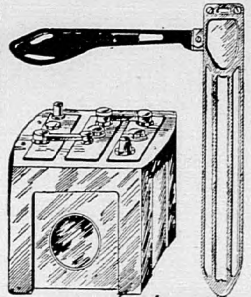
**AUTÓJÁHOZ**

minden acélat  
Toledo Acélnál  
V. Visegrádi u. 47/a  
(bej. Wahrmann u. 15)  
Tel. 29-24-01

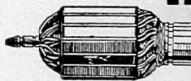
VEGYEN

**Specialitásunk:  
cúgókeményre edzett és  
kőívve hajlított „Flex”  
autóacélcél**

**MINDENMŰ  
VILLAMOSSÁGI  
BERENDEZÉSEK  
JAVITÁSA**



**AKKUMULÁTOROK  
JAVITÁSA  
TÖLTÉSE ÉS  
KÉSZÍTÉSE**



**HADAMCSIK**

BUDAPEST V. JÁZ. U. 29.  
SZABADJAG TER 7. SZ.  
TELEFON: 1-174-68

**FILLÉREKÉRT**

KÉNYELMESEN, BIZTOSAN UTAZHAT  
HEGYEN-VÖLGYÖN A 100-AS

**VICTORIA**

SACHSON

A LEGTÖKÉLETESEBB KISMOTORKERÉKPÁR!

**KOPPÁNYI**

DESSEWFFY UCCA 47

LEGÚJABB

# FIAT

MODELLEK

és sorozatok:

A 2 személyes

**FIAT 500**

a népszerű „Topolino”

A 4 személyes

**FIAT 1100 BALILLA**

az univerzális kiskocsi

A 6 személyes

**FIAT 1100/L BALILLA**

családi, taxi- vagy bérkocsi kivitelben

A 6 hengeres

**FIAT 1500**

az úrvezetők ideális kocsija

Az új nagy reprezentációs

**FIAT 2800**

6 személyes luxuskocsi

és a

**FIAT-Spa**

3 tonnás

**FIAT 1100/L**

0.6 tonnás

**FIAT 634/N**

Dieselmotoros 6 tonnás

**t e h e r k o c s i k .**

Az összes kocsi a 6980/M. E. 1938. sz. rendelet értelmében  
**igénybevétel alól mentesek.**