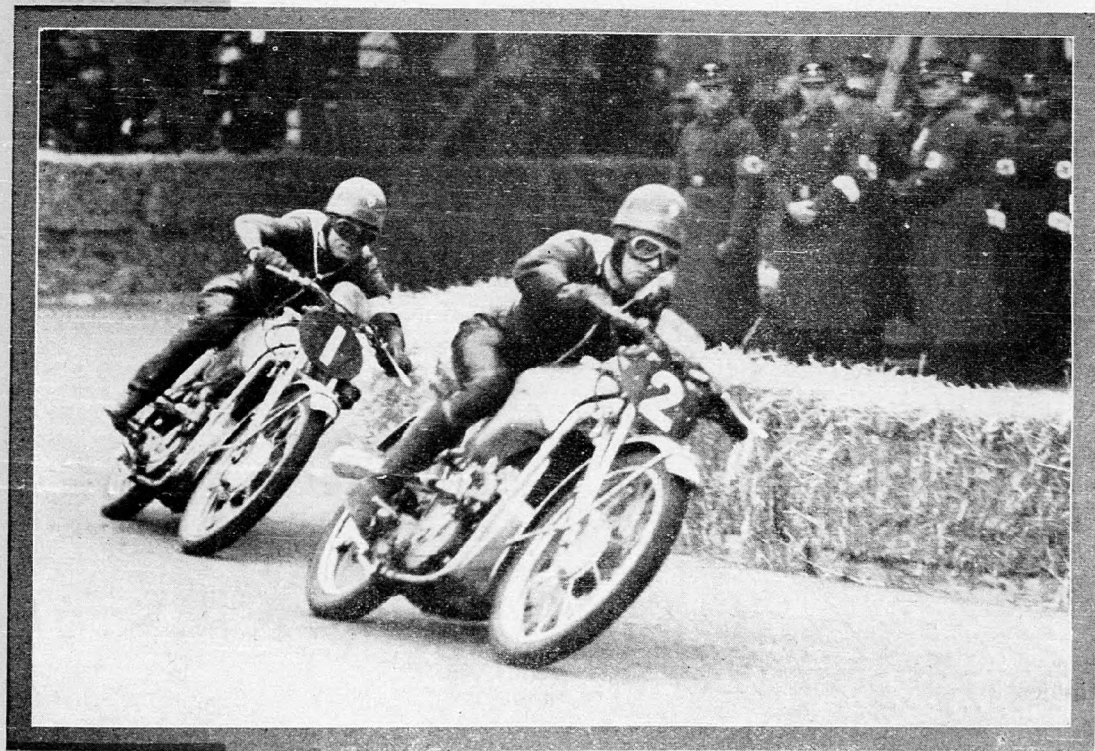


AutóMotor

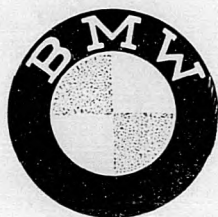


Nagy DKW-győzelem az Eilenrieden

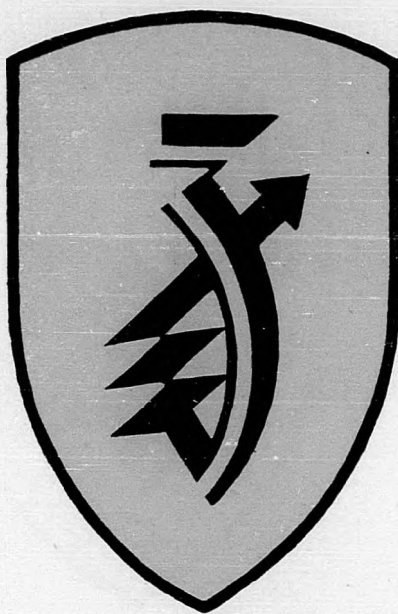
A nagyszerű DKW motorkerékpárok nemcsak saját kategóriájukat nyerték fölényesen a hannoveri Eilenriede versenyen, hanem Fleischmann 350-es DKW-gépén egyúttal a nap legjobb idejét is futotta.



A német autó- és motorkerékpár- ipar csúcsteljesítményeit nézze meg a Budapesti Nemzetközi Vásár autókiállításán



AUTOCARNOK **BUDAPEST 28.4.-8.5.1939** AUTOCARNOK



**ZÜNDAPP
MOTORKERÉKPÁR
VILÁGMÁRKA!**

OLCSÓ, GYORS ÉS MEGBIZHATÓ!

ÚJ VEZÉRKÉPVISELET:

MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.

VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60

JAVITÓMŰHELY, SERVICE, ALKATRÉSZRAKTÁR

XI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1939 MÁJUS 1

6. SZÁM

Előgyujtás

Annai már a halálkanyar Magyarországon, hogy nem győzzük őket összeszámolni. Nincsen nap, hogy a napilapok — melyek pedig szenzációkkal ugyancsak el vannak manapság látva — újabb és újabb halálkanyarokról ne számolnának be. A legújabb sütető „halálkanyar” lelőhelye a Svábhegy, mingyárt az Adalok fogasállomás előtt. Valaki a minap odakente magát és az a közismert enyhe forduló azonban és díjmentesen megkapta a halálkanyar címet és jeleget. Hasonló alapon nyugodtan gyilkos tónak keresztelhetik el a városligeti pocsolyát, mert hiszen éppen olyan mértékben gyilkol, mint amilyen halálos a svábhegyi útvonal.

Ha a napilapok szívesen vállalkoznak az automobilizmus, illetve inkább autókereskedelem nem is olcsón mért propagálására, úgy talán elhagyhatnák a szellemi részben folytatott — ellenpropagandát.

*

Nem lehetne azokat az útállapot térképeket egy kissé gondosabban, kissé nagyobb körültekintéssel kiadni. A minap Rétság felé vitt az utunk és kellemes meglepetéssel tapasztaltuk, hogy a térképen gyengének jelzett útvonal igen jó állapotban van. Mentésül hozhatjuk fel, hogy a térképek adatai hatósági bejelentések alapján születnek. Viszont: nem is volna túlzott fáradság kissé ellenőrizni a kapott adatokat. És hasznos is volna.

*

Magán-standokat teremtenek a kéktaxisok. Olyan helyeken rögtönzőnek állomáshelyeket, ahol erre joguk nincsen. Ez volna a kisebb baj, a nagyobb baj az, hogy vannak esetek, amikor a kéktaxisok a legagresszív modorban próbálják elhessegetni ezekről a helyekről a magánkocsikat és rendőrral fenyegetőznek. A minap tanultunk ilyesfajta jelenetnek, amikor az egyik kéktaxis a lehető legneveletlenebb hangon fenyegette meg rendőrral az úttest szélén parkoló autó vezetőjét annak ellenére, hogy a szóbanforgó helyen ott volt a nagy P-betűs kék

lábla, ami parkhelyet jelent. Azt hiszük, hogy a kéktaxi ipartestület módját ejthetné egy kis ismeretterjesztő előadásnak és közben bizonyos karoszeriáhiigiéniai szemináriumot is rendezhetne az ócskább bárkák tulajdonosai számára. Hangoskodás helyett tisztább kocsit — ez legyen a jelszó.

*

A hétfőn hajnalban akasztani kísért cigánnyal együtt sóhajtottunk fel: ez a hét, illetve ez a versenyévad is jól kezdődik. Immár másodszer halasztják el a kezdők versenyét és ha a KMAC-tól nagyrítván írott malaszt érkezik, úgy patkánymérget vehetünk rá, hogy a boríték tartalma nem más, mint versenyhalasztási értesítés.

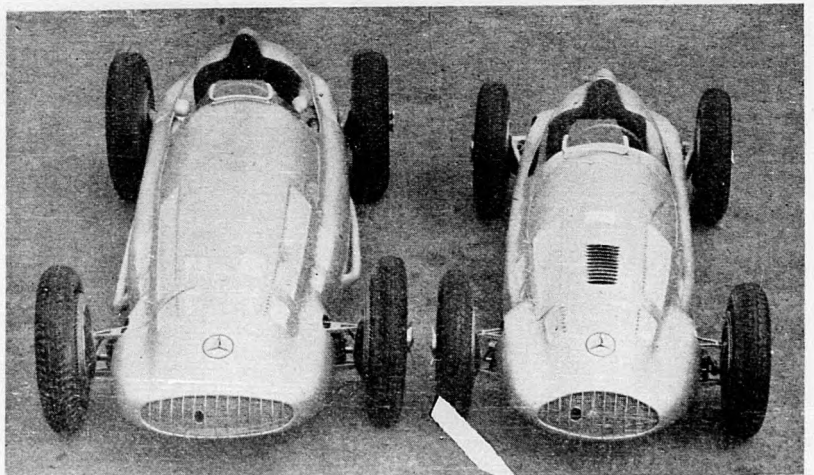
Mi még annál a nevezetes atyánál is megértőbbek vagyunk, akihez annak idején tékozló fia tért meg. Megértjük, ha külső körülmények teszik a versenyhalasztást — halaszthatatlanná. Csak-hogy ezúttal ezek a körülmények már nem forognak fenn annyira döntő módon, hogy az április harmincadikára már egyszer elhalasztott verseny újabb terminusa egyezzen ama bizonyos ad graecas calendas dátumával. Holnapután kiskedden, bornyúnyúzó pénteken akarja tén a KMAC megrendezni a kezdőversenyt? Avagy talán akkor, amikor a Halley-üstökös már üstöktelenül fog száguldozni a világűrben és a házak falain ismét a régi megszokott illusztrációk nyomát fogják kapargatni az erkölcsös segédházfelügyelők? Vagy amikor végre irányjelzőkkel látják el a villamosokat? Ki tudja. Mert a KMAC — egészen biztosan nem.

A magyar motorsportnak azonban nem lesz kára a halasztási szériából.

Ellenkezőleg, haszna lesz. Olyan eredményekkel fogja majd annakidején megdöbbenteni a KMAC kezdőversenyének eredménye a világot, hogy Nuvolari sárga irigységében áttér a sakksporthoz és Eyston kapitány kétségbeesésében a harmadik gumidominópartit is elveszti Delmár Walterrel szemben. Mert mire a KMAC kezdőversenyének rajtjele elhangzik, annyira fognak tudni elkoztatni az összeszedésük közben. Mert mire beköszönt a kezdőverseny hajnala, a magyar kezdők tehetségesebb sorából csupa világlklasszis fejlődik. Mert hiszen — hála a KMAC végtelen halogatásának — idejük aztán bőven lesz a fejlődéshez. Már mint a verseny megrendezése napjáig.

*

A főváros vármhatárain ott a finánci őrsereg és ott a tábla: teherfuvar állj! Amiből rendkívül kevés logikával is arra lehet következtetni, hogy a személyfuvarnak: nem állj. És a finánci torkok néha ugyancsak öblöket rendezgetnek a tavaszi légebe, ha a személykocsi vezetője megállás nélkül törő át a fogyasztási adók demarkációs vonalait. Vagy meg kell mindenkinek állani, vagy nem. Ha igen: ne kötelezzék erre táblával csupán a teherkocsikat, ugyanakkor pedig ne ijessztgessék harsány indulatszókka a jóhiszemű autóvezetőket. Inkább hagyják ki a tábla szövegéből a teherfuvar szót és akkor a csepeles szőlőmotoros is meg fog állni, hogy felmutassa a mellényzsebében rejtőző másfél levélnyi — paprajt.



En és a kisösesém! Balról a háromliteres SP Mercedes-Benz, jobbról az új másfélliteres versenykocsi.



A motoros győzi le a meredeket - vagy a meredek győzi le a motorost?

Írta: LANTAI EDE

Rövidesen megindul a túraszezón, a motorosok ellepik nemcsak a hazai utakat, hanem sokan lesznek, aki magyar országjelzőtáblával a hátsó sárhányójukon, keresnek fel messzi vidékeket, hogy a kilométereket falva, gyűjtsenek egészséget, élményt és kellemes napok emlékeit. Az osztrák hágók, a visszaszerzett Kárpátalja meredekai előtt bizony furcsa érzéssel áll a magyar motoros, akinek talán a Dobogókő vagy a Jánoshegy volt élete legnagyobb kapaszkodója és aki úgy áll a Katschberg, a Pötschenpass, vagy a Kárpátok gerincének meredekai előtt, mint — de hagyjuk a hasonlatokat.

Ha szülő vagy oldalkocsis motorosunk odatéved azoknak a 25—28 vagy még több százalékos, rendszerint igen éles kanyarokkal tarkított meredélyeknek valamelyikére (természetesen nem jól kiépített főútvonalakra gondolunk, hanem azokra a mellékutakra, ahol éppen a motoros van behozhatatlan előnyben négykerekes szaktársával szemben), úgy két eset lehetséges: vagy a motoros győzi le a meredeket, vagy ellenkezőleg, a meredek győz. Hogy az utóbbi eset be ne következzen, olvassuk el a következőket.

A legtöbb úgynevezett vészes meredély hirtelen kezdődik. Motorosunk vígan kocog direktben hegynek felfelé, szép ívben veszi a fordulót és egyszerre csak azon veszi magát észre, hogy a forduló másik szára felvezet az „égbe”. Sokan megállnak ilyenkor és visszafordulnak lendületért, sokan megállnak és — nem csinálnak semmit. Vannak, akik meglepetésükben nekimennek az árokpartnak vagy más okból felküzúsen hasmánt. Az olyan terepen, ahol számítani kell hirtelen emelkedő meredélyekre: ne haladjunk sohasem direktben, hanem időben visszakapcsolva pörgessük a motorunkat, minden eshetőségre elkészülten.

ÚJRAINDULÁS A MEREDEKEN!

Nem ritkák az úgynevezett motorfullasztó meredek, mint például az osztrák Katschberg. Ahol hosszú-hosszú kilométereken át vezet az út 28%-os emelkedéssel az égnek, ahol természetesen csak elsővel lehet haladni és ahol a motor — ha történetesen nyári meleg van — alaposan túlmelegszik. Elkezd kopogni, csilingelni és ha nem akarunk dugattyút felkenni: a legjobb megállani és hűtőszünetet beiktatni. És miután a motorunk lehűlt, ugyancsak mesterkedhetünk azon: hogyan indulunk meg ismét a vészes meredeken. Megnyugtathatjuk a motoros olvasót, az újraindulás nem is olyan egyszerű, sőt! titka is van: szimulán játékot kell kezdenünk, össze kell dolgoznunk mindkét kezünkkel és mindkét lábunkkal. Elmélkedjünk ezen csak egy kicsit.

Ha gépünk első kereke a meredek csúcsa felé mutat, úgy a terhelés oroslánrésze a hátsó kerékre hat. Ha az útfelület nem túl csúszós és fékünk rendben van, úgy a hátsókerék fék egy-maga is helyben tartja a gépet az 1:4, 1:5 arányú emelkedésben. Ha azonban hátsó fékünk nem fog tisztességesen, akkor már nehezebb a dolog, mert ugyancsak nem könnyű egyszerre behúzni a kéziféket és ugyanakkor a gáz szabályozó drégriffet kezelni — mindezt egyetlen kézzel. Célszerű tehát ezt az „egy kézzel kettőt” működtetést gyakorolni.

AZ ELSŐ FEK!

Nem túl meredek kapaszkodókon, ahol az első fék egymaga is megtartja helyben a gépet, sokkal elegánsabb az újraindulásnál lassan elengedni az első féket és ugyanakkor gázot adva, indulni. Az indulás sokkal simábban fog menni, minden rángatás nélkül. Különösen akkor célszerű ez az indulási mód, ha gépünk lábakapcsolós.

Mert ha egyik lábunk a fékpedált tapossa, a másikkal pedig be akarjuk freilaufból az elsőt kapcsolni, úgy hiányzik az a harmadik lábunk, mely a gépet (és vele saját fenkölségünket) függőleges helyzetben tartja. Ilyenkor — amennyiben hátsófékkel tartjuk helyben a gépet — akkorát kell hajolnunk, mint a leghihűbb muzulmán, hogy kezünkkel elérjük a lábakapcsolás pedálját és beadjuk az elsőt. Oldalkocsival természetesen már sokkal egyszerűbb a kérdés megoldása, mert az oldalkocsi — hála a harmadik keréknek — csak akkor borul fel, ha ezt nagyon akarjuk.

Vannak gyilkosok, akik a kupplungjakkal fékeznek. Eppen csak annyira csúsztatják (az első bekapcsolva!) a kupplungot, hogy a gép még ne induljon felfelé, viszont visszafelé se csúszszék. Az ilyen csúsztatva pörgetés a kupplungbetétek, a parafák vagy ferdők korai és illatos füstfelhőkkel gyász-kisért halálát eredményezheti.

A KLASSZIKUS ÚJRAINDULÁS!

Mi a meredeken való újraindulás klasszikus módja? Elméletben egyszerű, gyakorlatban pedig nehéz. Egyszerűen fokozatosan engedjük vissza — első sebesség természetesen bekapcsolva — a kupplungot és amilyen arányban fog a kupplung, olyan arányban adunk egyre több és több gázt, miközben fordított arányban lazítjuk a féket. A két, illetve három szabályzást arányosan kell végeznünk, ha a kupplungot akkor engedjük be, amikor még nem adtunk elég gázt és nem lazítottuk eléggé a féket: leállunk. Ha túlsok gázt adunk és hirtelen eresztjük vissza a kupplungot: hasraesünk. Ha idő előtt engedjük ki a féket: visszagurulunk és az árokban végezzük. Látjuk tehát, hogy három működtetést kell egyszerre végeznünk és ez a hármas működés kissé körülményesebb, kissé nagyobb gyakorlatot kíván, mint amikor egyszerre használjuk a kést, a villát és a — nyeldekönket. Gyakorlat és megint gyakorlat, csakis ez segít célhoz.

HOGYAN FORDULUNK MEG MEREDÉLYEN?

Ha feltétlenül vissza kell fordulunk a meredélyen, úgy legyen bőlcsék és lehetőleg ne a legmeredekebb szakaszt válasszuk ki ehhez a mutatványhoz. Ha nincsen sehoh „pihenő”, úgy a legjobb leállni, kormányozva és lábálva visszagurulni engedni a gépet, majd amikor már keresztszen áll — újra indulni. Hogy az útnak lehetőleg legbalabb szélén állunk le és hogy a visszaguruláskor az út jobboldalára ereszszük a gépet, nem szorul bővebb magyarázatra.

Ha oldalkocsival kell meredélyen megfordulnunk, úgy az legyen a következő arany szabály, hogy a megfordulásnál mindig a motor legyen magasabban, mint az oldalkocsi. A nehéz motor ugyanis aligha bukik át az oldalkocsin, amit a sokkal könnyebb oldalkocsinál viszont már — tapasztaltunk. Ha pedig egyszerű újraindulást akarunk végezni az oldalkocsinkkal, úgy sokat segít a hátsó kerék mögé rakott kő, mely a gép visszacsúszását akadályozza meg.

Mint mondtuk: a valóban vészes meredek sok meglepetést tartogat a motoros számára. Es jó motorosnak csak az tarthatja magát, aki itt is kellő gyakorlattal és tudással rendelkezik.

Bármerre autózik,
mindig csak



SHELL MOTOR OIL

A MOTOR VÉRE — az olaj!

Az a megállapítás, hogy az olaj a motor vére: olyan hasonlat, mely kivételesen nem sántít. Ez a vastagon folyó, barnás-zöld folyadék éppen olyan fontos szerepet tölt be a motorban, mint a vér az emberi szervezetben és ha hiba van az olaj körül, úgy menthetetlenül beköszönt a „betegség”. A motor mindenesetre kedvezőbb helyzetben van, mint az emberi szervezet, melynek véret nem vásárolhatjuk minőség és ajánlási táblázat szerint.

Mi az olaj szerepe a motorban? A forgattyúház fenekén levő olajteknőben felgyűlt olajat a szivattyú hozza nyomás alatt keringésbe. Az olaj először is a szűrőbe kerül, mely a benne levő tisztátalanságokat és nem oldott idegen anyagokat választja ki és csak tiszta olajat ereszt át.

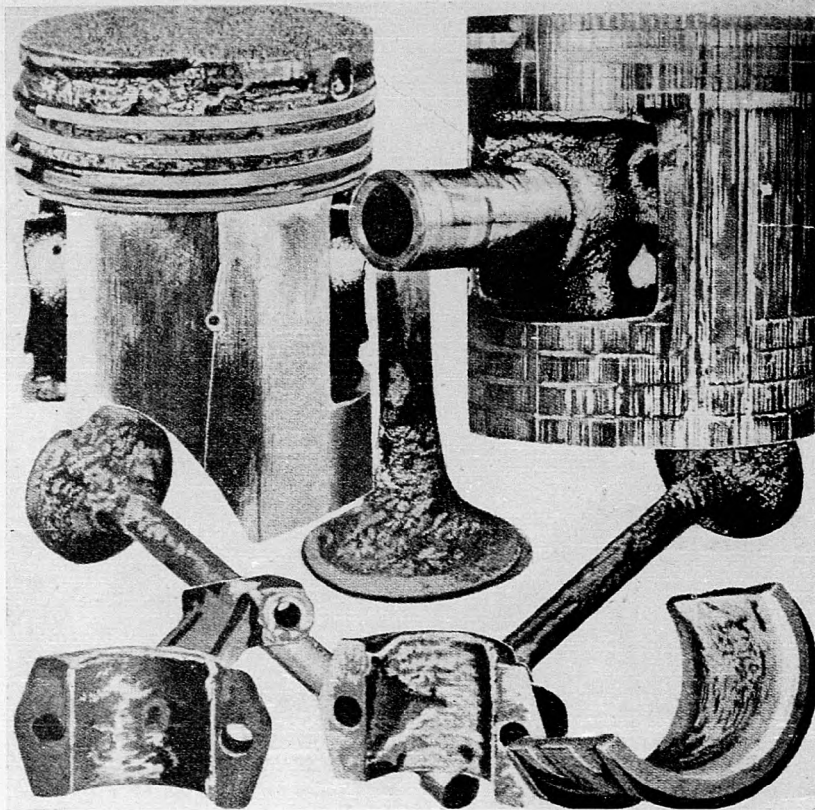
A szűrőből vezetéken áramlik az olaj a csapágyakba, ahol az a szerepe, hogy a surlódó részek közvetlen érintkezését gátolja meg úgy, hogy lehetőleg vékony réteget, úgynevezett olajfilmet iktat közéjük. Az olajfilm nemcsak a surlódást csökkenti, hanem elvezeti a meleget, sőt eltávolítja a kopás alkalmával képződő, szabad szemmel alig látható fémrészecskéket. A csapágyakból kilépő olajat a forgattyú mozgása feljuttatja a hengerekbe, ahol a hengercsövek és a dugattyúk közé ékelődik alig néhány századmilliméternyi vastag réteg alakjában és nemcsak ugyanazt a szerepet végzi, mint a csapágyakban, hanem — ami nagyon fontos — tömíti is a dugattyúkat. Az olaj munkája végeztével visszatér a forgattyúház fenekén levő olajteknőbe, ahonnan a szivattyú ismét a szűrőbe, majd ismét a kenési helyekre juttatja végtelen körforgás, keringés formájában.

Az olaj — legyen az akármilyen kifűnő minőségű — munkáját képtelen úgy ellátni, hogy közben maga ne változzék meg. Hosszabb üzemi idő elmúltával az olajból olajkoksos válik ki, oxidálódik és fémszappannal telítődik, víz, üzemanyag, por és fémszemcsék keverednek beleje, kenőképessége csökken, ezért kell az olajat időközönként cserélni.

Az

olajkoksos

a robbanótérben képződik. Minden egyes dugattyúutemnél kismennyiségű olaj préselődik a robbanótérbe, ahol az a nagy hő következtében részben elég, részben pedig elkokszosodik. Minél nagyobb a hő az olaj és a dugattyú között — tehát minél kopottabb a motor, — annál több olaj jut a robbanótérbe, annál nagyobb tehát



Igy „ken” a gyenge minőségű, tisztátalan vagy anyaghiányos olaj. A baloldali dugattyú gyűrűi be vannak szívve, a törött felső gyűrű ráadásul letörte a dugattyú felső peremét. A jobboldali dugattyú beült, amire a felületén képződött mély barázdák vallanak. Az olajkocszal bevont szelepek alaposan el vannak evve. És ha túlságosan nagy az olajiszap-képződés, úgy a sűrű ragacs eltömi az olajvezetéseket: kiolvadnak a csapágyak.

az elégeése következtében képződő füst és olajkocsos. Az elkocszosodott olaj nagyrésze a kipuffogó gázokkal távozik és így ártalmatlan, egyrésze azonban a dugattyún, a gyűrűkön, a henger belső falán és a szelepeken lerakódik és mint ártalmas szénréteg marad vissza.

Az olaj

oxidációja

természetes folyamata, a forró olajra a levegő oxigénje éppen olyan „rozsdásító” hatással van, mint akár a nedves vasra. Ez az „olajrozsdá” aszfaltosgyantás anyag, mely az olajban részben oldott állapotban van, részben pedig a benzin elégeése alkalmával képződött vízzel és fémszappanokkal együtt alkotja az úgynevezett olajiszapot, azt a sűrű, feketés kencét, mely az olajteknő fenekén rakódik le.

Az olaj

higulását

az üzemanyag okozza. Akármennyire is jól tömítenek a dugattyúk a hengerben, üzemkészen a nyomás következté-

ben a dugattyúk és a hengerfalak között sok nyersgáz kerül a forgattyúházba, ahol az olajat elhigulja. Onnagából adódik, hogy minél kopottabb a henger, annál több nyersgáz kerül az olajba, annál gyorsabban hígul és veszíti el kenőképességét.

Az egymással surlódó részek — természetesen — kopnak. A kopás alkalmával

fémrészecskék

válnak le és jutnak az olajba. És hiába a legtökéletesebb légszűrő, a karburátor a levegővel együtt tekintélyes mennyiségű port is szippant be, mely ugyancsak az olajba temetkezik.

Látjuk tehát, hogy az olajnak milyen fontos, milyen életbevágó a szerepe, melyet a motor életében tölt be. Megértjük tehát, hogy miért célszerű kizárólag jó minőségű olajat használni, mely kevésbé oxidálódik és kenőképessége olyan nagy, hogy elhigulva, vízzel, fémszappanokkal és egyéb tisztátalanságokkal terhelve is el tudja látni a szolgálatát. Látjuk, hogy milyen fontos a jó minőségű olajnak az a tulajdonsága, hogy nehezen kocszosodik és csak igen kismennyiségű iszapképződésre hajlamos. A gyenge minőségű olaj igen hamar veszíti el kenőképességét, telítve van tisztátalanságokkal és igen hamar teszi tönkre a legnehezebb anyagból épített motort is.

Rajtunk múlik, hogy motorunknak jó és tiszta vére legyen. Ne használjuk tehát az olcsón ajánlott, „szavatoltan 100%-os pennsylvaniai”, de telettel gyanús olajokat és ne mulasszuk el a gyárilag előírt időközökben az olajcserét.

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

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

AZ

OPERA!

KÉPVISELET

AJÁNLJA A

WAKEFIELD

PATENT

Castrol

MOTOR OLAJAT

XL
NYÁRON

MINDEN SZAKÜZLET ÁRUSÍTJA!

Megint új repülővilágrekord!

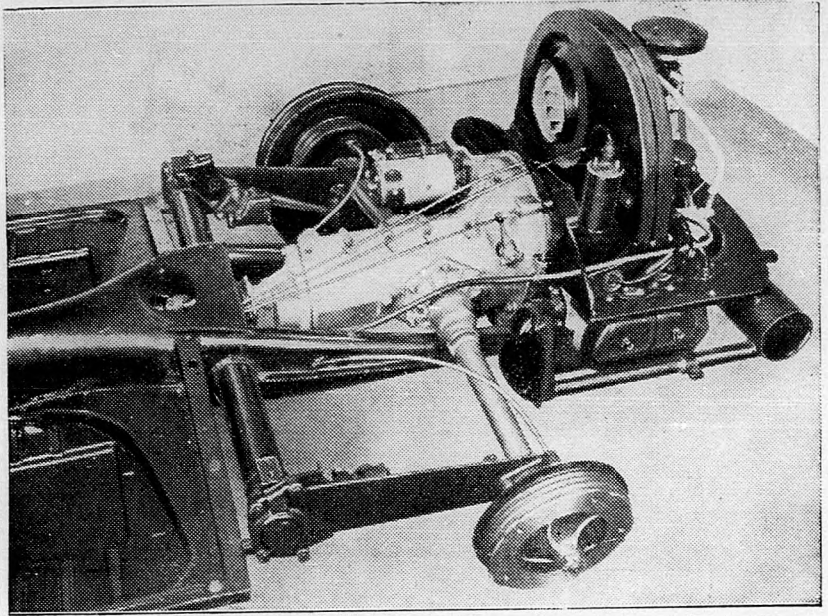
A repülővilágrekord ostromában az utóbbi évek folyamán mutatkozó ernyedést néhány héttel ezelőtt Dieterle német pilóta törte meg.

A meglepetést azonban meglepetés követte és ma már Dieterle rekordja is a múlté: az új világrekorder Wendl német pilóta, aki Messerschmitt-gépen 755 km-es sebességet ért el!

Dieterle, majd Wendl sebességi világrekordja révén Németország a sebességi, távolsági és magassági repülő világrekordok birtokosa lett. Dieterle volt az első, aki szárazföldi vadászgépen tartotta az abszolút sebességi világrekordot, mely eddig tradicionálisan a vizirepülőgépek privilégiuma volt. Külön kell hangsúlyoznunk, hogy a világrekorder német vadászgépek teljesen szériaszzerű katonai egységek, szemben az eddigi speciálisan világrekordkísérletekre épült gépekkel.

Visszapillantást vetve a sebességi repülővilágrekord történetére, érdekesnek tartjuk megemlíteni, hogy 1910-től 1921-ig a franciák uralták a levegőt, miközben a világrekordot 110 km.-ről 330 km.-re sróftolták fel. Azóta sokat változott a helyzet! Pontosán így:

1922. USA	358 km./ó.
1923. USA	429 km./ó.
1924. Franciaország	449 km./ó.
1927. Italia	479 km./ó.
1928. Italia	512 km./ó.
1929. Anglia	575 km./ó.
1931. Anglia	655 km./ó.
1933. Italia	682 km./ó.



A német KdF népautó négyhengeres, felülvezérelt, léghűtéses boxer-motorja a kocsifarabban nyert elhelyezést. A hűtésről turboventilátor gondoskodik, a rugózás torziós rudazattal van megoldva.

1934. Italia	709 km./ó.
1939. Németország	746 km./ó.
1939. Németország	755 km./ó.

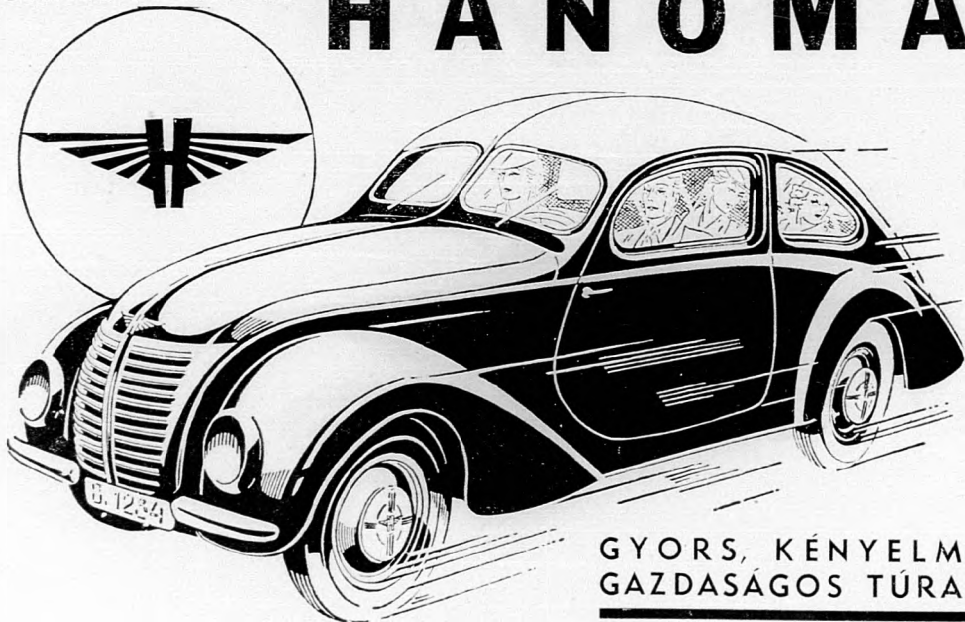
azért, mert a vizirepülőgépekkel szemben elsőjben juttatták szárazföldi gép számára a babérokát.

Az érdekes listán Németország csúcsteljesítményei új korszakot nyitnak meg részben azért, mert a világrekordot speciálgépekkel szemben szériaszzerű katonai vadászgépen repülték, főleg pedig

Új budapesti képviselőt kaptak a kitűnő német Standard motorkerékpárok a Kassai és Kékesi cég keretében. A Standard gyár legújabb típusait modern kivitel, hagyományos megbízhatóság, tartósság és gyorsaság jellemzik.

A LEGÚJABB 1.3 LITERES

HANOMAG



**GYORS, KÉNYELMES ÉS
GAZDASÁGOS TÚRAKOCSI**

115 km-es csúcsebesség
100 km-re sebességálló
8.5 l. fogyasztás
5 személy számára férőhely
Fémkarosszéria — 32 HP, 4 hengeres motor

**TICHY TESTVÉREK
AUTOMOBILKERESKEDELMI VÁLLALAT**

„HANOMAG” AUTOMOBILOK VEZÉRKÉPVISELETE

VI., Andrassy út 28. Tel.: 128-990

A német autógyárak exportszövetségének fogadóestje Budapesten

A német autógyárak exportszövetsége, az Exportgemeinschaft Deutscher Automobilfabriken a Budapesti Nemzetközi Vásár megnyitása alkalmából ünnepléses fogadóestet adott a Gellért-szálló márványtermében, melyre a hatóságok, a sajtó és az autókerekedelm képviselői voltak hivatalosak. A megjelent nagyszámú vendég előtt Pirner őrnagy, az exportszövetség képviselője ismertette a német autógyártás technikai és külkereskedelmi elveit, azonkívül azokat a praktikumokat, amelyek a német autótak olcsóbbá és népszerűbbé tették, anélkül, hogy ez a minőség rovására történt volna. Beszédében a többi között a következőket mondotta:

— A német autóbekötés 1936-ban az ország egész importjának 50%-át tette ki. Ez az arányszám az elmúlt esztendőben 70%-ra növekedett, összegben 9 és 1/2 millió pengőre.

— Ezen adatok világosan mutatják, mily fontos szerepet tölt be a magyar-német kereskedelmi forgalomban az automobil. A magyar motorizmus fejlődésére jellemző adat, miszerint az ország gépjárműállománya az utolsó 2 év alatt 28.000 darabról 33.000 darabra emelkedett és ez az emelkedő tendencia a magyar vámmérséklés támogatásával és a teherautó-behozatal szabaddátételével további egyre tágabb lehetőségeket rejt magában.

— A német autó hírnevének előharcosa a német sportteljesítmények, melyek a német autó számára évek óta egyeduralmat biztosítanak a verseny-

pályákon. A német konstrukció, a lengőgöngy, a Diesel-motorok tökéletesítése, az áramvonal stb., stb. mindmégannyi mérföldköve annak az útnak, mely a Nemzetközi Vásáron felvonult német autókhoz vezetett el. Ezeket a kocsikat nemcsak sebességük, hanem kiállításuk és tartósságuk tette világszerte elismertté.

— Visszapillantást vetve ezekre a tényekre, örömmel állapítom meg, hogy éppen Magyarország volt az, mely kezdetől fogva egyre szélesebb mértékben a német autóparrá támaszkodva hajlja végre motorizációját. A német-magyar kereskedelmi kapcsolatok szorosága olyan adottság, mely a két baráti állam természetes adottságaiban gyökerezik. Nekünk szükségünk van az önök mezőgazdasági termékeikre, Önöknek szükségük van a megbízható, bevált és olcsó német autóra.

— Mindent elkövetünk, hogy vevőink igényeit kielégítsük. Legfőbb törekvésünk, hogy a nagy szériák révén olcsóbbá, gazdaságosabbá tegyük a gyártást, az olcsóbbítás érdekében összevonjuk vagy megszüntetjük a racionálisan nem gyártható típusokat és arra törekszünk, hogy jövőben minél nagyobb tömegben és egyre népszerűbb aron állíthassuk elő a mai kor nélkülözhetetlen közlekedési eszközt.

— A német autópárt ezen az útnán birodalmi biztos vezet, akinek első ténykedése a típusredukció volt. A jövőben nagyobb szériákat gyárthatunk majd és ennek megfelelően olcsóbb lesz

az előállítási és eladási ár. Az olcsóbb eladási árak úgy a belföldön, mint a külföldi piacokon újabb lehetőségeket tárnak fel, míg a típusredukció és normalizáció a külföldi képviselők válláról is súlyos terheket fog levenni, hiszen alkatrésztárjukat jelentékeny mértékben csökkenthetik.

Pirner őrnagy abbeli reményének adott kifejezést, hogy a fogadóest a kormány, hatóságok, klubok, sajtó és a kereskedelemnek az ország motorizációja érdekében való együttműködését lesz hivatva elősegíteni, amiben az exportszövetség legmesszebbmenő támogatására mindenkor biztosítva van. Pirner őrnagy beszéde végzetével a Kormányzó úr egészségére üfirtette poharát.

Borgward - Chevrolet

A Borgward (Hansa) gyár új 2 literes, 6 hengeres, 53 lóerős típusa már a német autópárt élére állított kormánybiztos által standardizált modellt, mely független kerékfelüggesztése biztosította pompás útfékvészt mindössze 12 literes fogyasztás mellett, a nagy hengerfűrtartalmú amerikai motorok elaszticitásával párosítja. Luxuriózus kivitel jellemzi eme reprezentatív megjelenésű, pompás kocsikat, melyek az igényes közönség körében csakhamar hazánkban is megérdemelt népszerűsége fognak szert tenni.

Az Agreement Rt., a Borgward-kocsik magyarországi vezérképviselése megszerezte a régen nélkülözött Chevrolet-kocsik képviselői is, mely kocsik a multban behozatali nehézségek miatt kizorultak a magyar piacról. A helyzet most megváltozott és a fogyasztást hihetetlen mértékben lecsökkentő, szárci dupla differenciállal szerelt 3.5 literes kocsik ismét megjelennek a magyar utakon.

Itt említjük meg, hogy a 20-as évek népszerű versenyzője, Szini János, igazgatói minőségben az Agreement Rt. kötelékébe lépett. Személye, komoly szaktudása biztos úton fogja elvezetni a Borgward- és Chevrolet-gyártmányokat megérdemelt népszerűség felé.

WANDERER

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

HORCH

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

TEMPO

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

HESS ERVIN k. f. t.

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

DKW 500.000-ik darab gyártásának
JUBILEUMA!



MEGÉRKEZTEK A VÁRVA-VÁRT
VILÁGHÍRŰ

DKW

MOTORKERÉKPÁROK
1939. ÉVI MODELJEI



LEGÚJABBAN CSÖKKENTETT ÁRAK:

RT 3 HP LUXUS	3 sebességváltós model	P 780.—
KS 200 cm ³ Túra	„ „	P 1200.—
NZ 250 cm ³ LUXUS Túra	„ „	P 1400.—
NZ 350 cm ³ Túra	„ „	P 1650.—
SB 500 cm ³ NORMAL Túra	„ „	P 1950.—
SB 500 cm ³ LUXUS önindítós	„ „	P 2100.—

Kedvező fizetési feltételek!
Szállíthatók raktárról mérsékelt mennyiségben!

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH M.

BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 2

MORRIS

a legideálisabb angol kisautó.
Gazdaságos, gyors, megbízható.



*a legnagyobb követelményeknek
megfelelő sport- és túrakocsi.*
2,3 literes, 90 HP típusok raktáron.

WOLSELEY

*minden típusa a tökéletes angol
autógyártás mintaképe.*

VEZÉRKÉPVISELET: **DEMÉNYI ÉS FIA** TELEFON: 117-360 és 117-349
V., GRÓF ZICHY JENŐ UCCA 17

HÍREK

Uj magyar motorkerékpár-modell jön! . . .

Érdekes meglepetés várható a magyar motorkerékpár piacon. Arról van szó, hogy az egyik magyar gyár, mely a multban már foglalkozott motorkerékpár gyártással és gépei széles rétegekben lettek népszerűkké: a legközelebbi napokban hozza ki azt a típusát, mely speciálisan magyarországi célokat szolgál. A gép — melynek részletes leírását legközelebb adjuk — középípusú, kétütemű modell, rendkívül erős vázbeépítéssel, mondhatni a magyar utak strapamotorja lesz. Ára is meglepetés lesz, úgyhogy a nép legszélesebb rétegeinek motorosítását fogja megoldani és újabb ezreket sorolhat be a magyar motoros társadalom arevoná-lába.

Alkalmunk volt a gépet üzemben is látni. Látszik rajta, hogy szakember munkája és hogy az előállító gyár sikerrel használta fel a motorépítés terén szerzett tapasztalatait. Robosztus, de tetszetős kivitel és elsősorban a célszerűség százszázalékos érvényesítése jellemzi a gépet, mely a szakemberek véleménye szerint igen hamar rendkívül népszerű lesz.

A világ motorkerékpárállománya közelé-dik a 3 millió darabhoz! Afrikában 54.820, Amerikában 135.396, Ázsiában 101.958, Océá-niában 100.818, Európában pedig 2.507.180 motorkerékpár van forgalomban. Így olvastuk a berni „Das Motorrad”-ban.

Az USA-ban tavaly 2.691.000 autómobil-t gyártottak, ami az előző évéhez képest 44 százalékos visszaesést jelent az 1929. évi rekordévnél pedig alig félprodukcióját éri el. Érdekes lesz tíz évre visszamenőleg felvonnatni az USA autómobil-produkcióját. Íme (1000 darabonként):

	Személy	Teher	Összesen
1929-ben . . .	4587	771	5358
1932-ben . . .	1136	235	1371
1933-ban . . .	1574	346	1920
1934-ben . . .	2179	575	2754
1935-ben . . .	3252	695	3947
1936-ban . . .	3670	785	4455
1937-ben . . .	3916	893	4809
1938-ban . . .	2202	489	2691

A tavalyi nagyarányú visszaesés az év utolsó hónapjaiban már javuló tendenciát mutatott. Kíváncsian várjuk az ideji eredményét.

Jön az olasz népmotorkerékpár! Ötszáz pengő alatt lesz az ára, 75 km a csússsebessége.

Giordani olasz professzor eljárást dolgoz-tott ki aethylalkoholnak szalmából való elő-állítására. Az eljárás azonban minden alkali-mozetartalmú mezőgazdasági terméket alkali-mossa tesz az aethylalkohol előállítására, mely tudvalegőleg nemcsak mint üzem-anyag és mint az üzemanyagba alkalma-zandó keverékanyag, hanem mint a szintéti-kus gumigyártás egyik kiinduló alapanyaga bír az ünellátásra utalt Itáliában nagy je-lentőséggel. A Bozen melletti iparvidéken már épülőben van egy gyártelep, mely az eddig értékesítetlenül maradt fűrészporból és fahulladékokból aethylalkoholt fog elő-állítani. Az üzemanyagoknak mezőgazdasági termékekből való fokozott előállítását célzó törekvés Franciaországban is erősen hódít.

A német Lufthansa london—berlini vona-lán repülő négymotoros „Condor” óriásgep 2 óra 44 percnél megfellelő 339 km-es átlag-gal abszolválta a távot.

Eyston, londoni jelentések szerint, az idén eláll auto-világrekordkísérleti terveit. Koc-siját, a „Thunderbolt”-ot teljesen új szem-pontok alapján átépítik.

A BMW-, Puch-, Triumph- és Victoria-gyárak eladási szervezeteit racionalizálása s munkaerők felszabadítása érdekében a német piacon közös eladási szervezetet léte-sítettek.

A minap hagyta el Detroitban a munka-szalagot a 27.000.000-ik Ford-koosi, egy V—8 limuzin.

Németország több városában megkezdtek már a népautógyárak építését, melyekben havi 5 márkáért lehet majd garazsirozni a KdF-koosikat.

A most megjelent német eladási statisztika szerint az idei év februárjában 18.349 személyautó került ki a német utakra, ami a tavalyi év februárjához viszonyítva 15,3 százalékos emelkedést jelent. A teherautók frontján az eladott 4320 koosi 7,2 százalékos pluszt jelent, míg a forgalombakerült 19.874 motorkerékpár 45,8 százalékos forgalom-növekedést jelent. Érdekes, hogy a 125 és 250-es motorkerékpárok forgalmának 63 szá-zalékkal való emelkedésével párhuzamosan a 350-es gépek forgalma is 71 százalékkal emelkedett, mely körülmény új, vásárló-képessé vált kispolgári és munkás néprete-geknek a motorizációba való tömeges be-kapcsolódásáról tesz bizonyosságot. Óriási fel-lelendülést olvashatunk ki a statisztika szá-maiból a traktorok terén is. A februárban forgalombakerült 2195 traktor a tavaly fe-bruárhoz képest 185 százalékos emelkedést jelent. Összesítve a februári eladásokat, ki-derül, hogy a 44.866 gépjárműre rugó eladá-sok száma a tavalyi februárhoz viszonyítva több mint 30 százalékos emelkedést jelent!


A Nemzetközi Hatnapos Trial augusztus 20-ika és 27-ike között került megrendezésre Salzburg környékén. Helyénvaló lenne a magyar tervekkel már most foglalkozni kisse.

Kik vásárolnak gépjárművet? A német konjunktúrakutató-intézet statisztikája szer-int a gépjárművásárlók száma Német-országban hivatasok szerint, százalékosan a személyautómobillknál és motorkerékpár-álnál a következőképpen oszlik meg: Automo-bilok: 25,5% kereskedő, 15,3% gyáros, 13,9% alkalmazotti, 11,3% iparos, 10% tisztviselő, 6,6% a mezőgazdaságban és erdészethben fog-lalkoztatott, 1,2% munkás és 16,2% egyéb foglalkozású. Ez a statisztika tükrözi vissza leghelyebben a népautó megteremtésének fon-tosságát! — Motorkerékpárok: 48,8% mun-kás, 12,4% alkalmazott, 9,2% a mezőgazda-ságban és erdészethben foglalkoztatott, 7,9% tisztviselő, 5,6% kereskedő, 2% gyáros és 6,3% egyéb foglalkozású.

Hogyan oszlott meg 1939 január 1-én Európa egyes országában a motorkerék-párok száma? Így: Németország 1.582.872, Franciaország 498.000, Anglia 436.231, Itália 154.500, Belgium 67.946, Hollandia 57.000, Svédország 43.800, Csehszlovákia 34.000, Dánia 29.234 és Svájc 26.000. Németországban, Belgiumban, Hollandiában és Dániában emelkedőben, a többi felsorolt államban azonban esőkkenőben van a motorkerékpár-állomány.

A német népautógyárral kapcsolatban épülő város fő útvonala 100 méter széles lesz. Az építkezéseknél jelenleg 7000 mun-kás, közöttük 4000 olasz dolgozik.

Az egyik amerikai gyár tükrözésmentes íveget szabadalmaztatott.



CORDATIC

A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

MIT FOGYASZT A KOCSIM?

Az autótartás költségvetésének egyik jelentékeny tétele a benzin-, illetve motalkószám, mely nemcsak a megtett kilométerekkel van arányban, hanem nagy mértékben függ a kocsifogyasztásától is. Es így hiába magyarázzák sokan, mennyire nem számít, hogy a kocsit 8 vagy 11 literrel fogyaszt százkilométerenként. Igenis számít, mert a katalógusban nyolcliteres fogyasztásúnak jelzett kocsit rendszerint többet fogyaszt a nyolcnál. Nem szabad azonban arra gondolnunk, hogy a katalógusba megfűvésztő adatok kerülnek. Nem erről van szó, hanem csak arról, hogy a gyárak és képviselők az úgynevezett normál fogyasztást adják meg, jó útviszonyok, ideális külső körülmények, mérsékelt sebesség és a maximálisnál kisebb terhelés mellett. A gyakorlatban ritkán haladunk ilyen körülmények között, nem szabad tehát csodálkoznunk azon, hogy a nyolcliteres fogyasztás a valóságban sokszor jóval a kilenc fölé is szökik, különösen, ha figyelembe vesszük a katalógusban megadott benzinfogyasztás és a motalkófogyasztás közötti különbséget, hiszen a motalkó kalóriaértéke, „hála” a belezényszerített spiritusznak, alacsonyabb.

MI A NORMÁLFogyasztás?

Hogyan kapják meg a gyárak a normál fogyasztás számadatait? Erre bizonyos előírászerű szabályok érvényesek, melyek a következők: a kocsit pontosan 50 kilométeres távon kell végigfuttatni a birodalmi úthálózat valamelyik emelkedéssel is tartított szakaszán, mégpedig úgy, hogy 25 kilométeres szakaszt kell oda- és visszamenetben teljesíteni. Az átlagsebességnek el kell érnie a kocsi csúcsebességének kétharmadát, ha tehát a kocsit csúcsebessége (amit a katalógus ad meg) 90 kilométer, úgy hatvanas átlag kötelező. A kocsit a teljes utaslétszámnak megfelelő súllyal kell leterhelni és a mért fogyasztáshoz még 10%-ot csapnak hozzá: ez az úgynevezett normál fogyasztás.

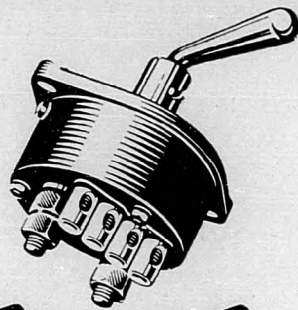
A normál fogyasztásnál legtöbbször lényegesen magasabb a túrafogyasztás. Először is a túraátlag rendszerint magasabb a csúcsebesség kétharmadánál és nem haladunk mindig ideális út-, hőmérsékleti és szélviszonyok között. Amellett lényegesen nyom a latban az is, hogy menetközben — ellentétben a normál fogyasztási próba körülményeivel — kapcsolunk, gyorsítunk, fékezzünk, ami szintén benzinbe kerül. Hát még ha városi forgalomról van szó, ahol nem használhatjuk állandóan — főleg kiskocsinál — a direktet, ahol pillanatonként kell fékezni, kapcsolni, gyorsítani, megállani, újraindulni. Ahol a motor többnyire az ideális üzemi hőfoknál sokkal langyosabban dolgozik. Rengeteg függ a vezetési technikától is, aki sokat akceleral és túlságosan sokat fékez, az többet fogyaszt, mint aki nem szereti „kihuzatni” a kocsit és az akadály előtt már jóval levezi a lábát a gázpedálról és vészfékezés helyett inkább kigurulni hagyja a kocsit. Minden autos tapasztalata, hogy például a balatoni országúton mennyivel kevesebbet fogyaszt a kocsija, mintha ugyanazt a távot a főváros utcáin tenné meg. Nos, a normál fogyasztást a balatoni országúthoz hasonló körülmények között állapítják meg, viszont a balatoni országútra hetenként legfeljebb egyszer kerül a kocsink, hat napot a városban darál le.

Látjuk tehát: nem könnyű válaszolni arra a kérdésre, hogy mit fogyaszt a kocsim. A legtöbb autótulajdonos valószínűleg megmagyarázhatatlanul ösztönös egyöntetűséggel szereti túldáicsérni a kocsiját. Talán azért, mert így olyan szakembert sejtett fenkölt személye alatt, aki a legjobbat választotta ki.

Ne feledjük el azt sem, hogy a kocsik kilométerórája nemcsak nagyobb sebességet mutat a valóságosnál, hanem nagyobb megtett utat is. Átlagban úgy 4–5 kilométert „csalnak” az órák, ha tehát óra szerint 100 kilométer tettünk, úgy ez a valóságban alig több kb. 95 kilométernél. Öt százalékos „csalás” a távban, ugyancsak öt százalékos csalás a fogyasztásban.

**MAGYAR ABRONCS
ÉS KERÉKGYÁR RT.**

**V, LÉGRÁDY KÁROLY U. 5
TELEFON: 290-758**



Bosch

TELEPFŐKAPCSOLÓ

a várakozó vagy leállított gépkocsit megvédi a zárlattól és az akkumulátor káros kimerülésétől. Már sok tüzesetnek vette elejét a Bosch-főáramkapcsoló, mert egy kézmozdulattal vele az egész kocsit áramtalaníthatjuk. Amellett tökéletes védelmet nyújt autótólvajakkal szemben. Ára szemlékocsikhoz, felszereléssel együtt P 20.—. U 5059. számú ismertető díjtalan!

BOSCH RÓBERT KFT.
BUDAPEST, V., VÁCI ÚT 22-24. SZÁM

Telefon: 292-338

BOSCH-SIEMENS vezérképviselet
MARELLI service

Autósok, figyelem!

STERN RICHÁRD

kilométerszámláló javító üzeme
modernül berendezve

BUDAPEST, VI., ARÉNA ÚT 57

alatt **megnyílt!**

Átvizsgáztatáshoz autójára

CICK-CACK

KÜRTÖT, BENZINSZITÁT,
KAPCSOLÓT, SZÁMLÁMPÁT
ÉS E.W. IRÁNYJELZŐT.

UNGÁR GYULA

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



A győztes DKW-esapat, balról jobbra: Winkler, Hamehle, Fleischmann, Petruschke és Kluge a verseny után.

DKW INVÁZIÓ AZ EILENRIEDEN

Szenzáció:

Fleischmann (350 DKW) abszolút győztes

Kluge (250DKW) és Kraus (500 BMW) kategória győztesek. Hideg, esős időben, 100.000 néző előtt folyt le a szezonnyitó motorcsata

A német és egyben az internacionalis versenyszőn tradicionális évadnyitó esemény az Eilenriede-verseny, mely a hannoveri városliget cirkuitján kerül évről-évre lebonyolításra. A hideg, esős idő ellenére 100.000 néző szorongott a pálya szegélyén, hogy szemtanuja lehessen annak az izgalmas küzdelemnek, melyet a német versenysport elitje szervezített számára.

A mitinget a 250-es gépek küzdelme nyitotta meg. Dörögve zúgott tova a mezőny, az éhhelet nyomban az Európa-bajnok DKW-vezető Kluge foglalta el, míg a második helyen a Benelli-menő belga Dickwell robotgott, nyomában a többi DKW. A második körben már két DKW volt az élen: Kluge mögé Winkler zárkózott fel, az iram 109,7 km.-ről 115 km.-re szökött, az ötödik körben Gablenz (DKW) és a Benelli-vezető Dickwell között hat körön át tartó gép-gép melletti küzdelem indult, míg végül a belga bukott és a nyomában robotgó Gablenz sem kerülhette el sorsát. Az élvonal DKW-kettős: Kluge és Winkler felváltva vezettek. Klugenak azonban sikerült megszökni márkatársától és győztesen fejezte a versenyt.

A DKW-falanx az eddigi forgószalépes motorokkal állott sorompóba az Eilenrieden, azonban ilyen kedvezőtlen időben az új kompresszoros gépek nem jelentettek volna lényeges sebességi

pluszt. Mint a DKW versenystálló körül mondták: az új versenygépeket a nemzetközi konkurencia számára tartogatták...

A 350-es csoportban nemesak folytatódott, hanem kulminált a DKW győzelmei sorozata: Fleischmann, az újdonsült DKW-menő 115,6 km.-es átlaggal a verseny abszolút győzelmét aratta! Hogyan történt?

Az Auto Union versenyvezetősége az új kompresszoros modellt Petruschke gondjaira bízta, aki nemesak a legjobb tréningeredményeket érte el ezzel a masinával, hanem a gép megszületése körül is bennfentes volt. Ezzel szemben az NSU-ról átnyergelt Fleischmannak ú. n. UL-típusú 350-est osztottak ki, hogy a négyütemű géphez szokott versenyző egyszerűbb versenykonstrukció révén könnyebben barátkozhasson meg a kétüteműekkel.

Fleischmann kitért magáért: starttól kezdve hatalmas iramot diktálva vitte győzelemre a DKW-színeket, átlagát pedig az 500-as menők sem tudták túlszárnyalni... Kategóriájában egyedül Petruschke tudott vele lépést tartani, aki azonban a sikos úton túlkönnyűnek bizonyult az új masinára, mely erősen túlpörgette kerekét... Az NSU-menő angol White betragadt a startnál, két kör hátránnyal, a 4-ik helyen végzett, márkatársa Bodmer jó kezdés után erősen visszasett.

Az 500-as csoportban angol TT-tréning bukása óta először jelent meg a startvonalainál Gall, aki Kraus társaságában képviselte a BMW-színeket. Gall még nem hevverte ki teljesen súlyos bukását és bár óvatosan ment, a eszűs úton kétszer is kiesőzött, az ilyen módon előállott idővesztések után behozhatatlan hátrányt jelentettek számára, noha rövid ideig a mezőny élén is futott. Így a verseny eredményei:

250 km-ig, 1. Kluge (Auto Union/DKW) 1:16:19,2 mp., Átlag 113,3 km. 2. Winkler (Auto Union/DKW) 1:18:44,4 mp. 3. Laertes (DKW) — 20 induló, 13 befutó.
350 km-ig, 1. Fleischmann (Auto Union/DKW) 1:14:47,2 mp., Átlag 115,6 km. Eilenriede-győztes! 2. Petruschke (Auto Union/DKW) 1:16:46,2 mp. 3. Hamehle (DKW).
500 km-ig, 1. Krauss (BMW) 1:15:58 mp., Átlag 113,7 km. 2. Gall (BMW) 1:17:14 mp. 3. Ziemer (NSU).

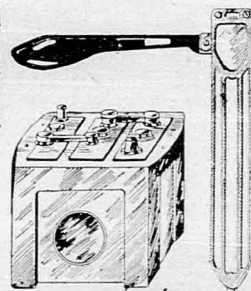
Stuck (Auto Union) Új Turbie-rekordolt futott

Amikor az elmúlt esztendőben Stuck 3 p. 30,2 mp.-re szorította le a francia Riviera klasszikus hegyiversenyének, a la Turbie-nek az útvonalrekordját, senki sem gondolt arra, hogy a pompás rekord ilyen rövid életű lesz! Az idei verseny átlázta a számításokat és mikor a starter a mezőny utolsó indulójaként a „hegyek királyát” szólította a startvonalhoz, lélegzetvisszafojtva figyelte mindenki az izgalmas rekordostromot. Stuck pedig Auto Union torpedója volánjánál hű maradt tradíciójához, a 6,3 km.-es távot 3 p. 28,2 mp.-es időnek megfelelő 108,93 km.-es fantasztikus rekordátlaggal abszolválta! Pedig az egyik fordulóban az úttestre került olajtűzőben ugyancsak megfaralt... De hiába! A franciák reménye, Wille, az átdolgozott 4,7 literes Bugatti volánjánál csak 3 p. 32 mp.-et, Le Begue kompresszor nélküli 4,5 l-es Talbotján és Sommer Alfa Romeoján pedig csak 3 p. 41 mp.-es időt futott ki...

A sportkocsik versenye is német diadalt eredményezett: Werneck 2 l-es BMW-jével 4 p. 9 mp.-el, 13 mp.-el javította meg a sportkocsi rekordot!

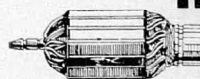
Stuck Continental gumikon, Jurid fékbetéttel, Bosch gyertyákkal és Bosch gyújtással győzött.

**MINDENMŰ
VILAMOSSÁGI
BERENDEZÉSEK
JAVÍTÁSA**



**AKKUMULÁTOROK
JAVÍTÁSA
TÖLTÉSE ÉS
KÉSZÍTÉSE**

HADAMCSIK



BUDAPEST Y. SÁJ. U. 29.
SZABADYAG TER 7.72.
TELEFON: 1-174-68

**AUTOSERVICE
és KARBANTARTÁSOK**

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

LÓRINCZ

IX., Ferenc tér 6.

Tel.: 141-017

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő uca 26

MIT TUD — A STEYR „55”?

Nem könnyű feladat valamelyik autótípusról komolyan megalapozott és minden tekintetben helytálló véleményt alkotni, olyan ítéletet, mely nemcsak „házi” használatra alkalmas, hanem felelősség mellett állja meg a helyét a szakértő nyilvánosság előtt is. Természetesen különbséget kell tenni a bel- és külföldi sajtóban mindennapos, üzleti háttérű és ennek megfelelőleg a jóakaratairól méztől csepegtető dicsőítő beszámolókat és a valóban elfogulatlan ismertetéseket között. Mert csak az utóbbi jelent értéket az olvasó szempontjából, az előbbi pedig alig különbözik a napilapok millimétersoronként ízegett mozikommunikációjától, melyekben legócskább produkcióra is rábecstelenítik a legelkopottabb jelzőket.

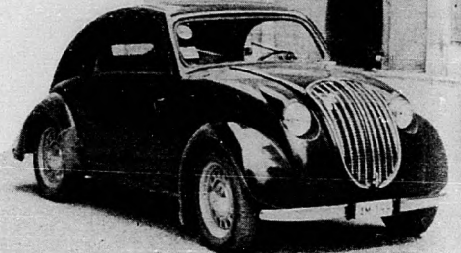
Igazi ítélethez nem elegendő az úgynevezett kóstolás. Nem lehet a kocsit rövid svábhegyi vagy akár dobogókői próbaút kapcsán alaposan kiismerni. Sokszáz kilométer kell ehhez, gondosan kiválogatott terepen kell 5—600 kilométereket ledarálni, jó úton figyelni a stabilitást, rossz úton az úttartást, kapaszkodókon az áttételezést, meredek lejtőkön a fékhatást. Es ha az ember meg akarja állapítani, hogy a bonckés alá vett kocsi típus mennyiben farszt, mennyiben megerősítő a vezetése — mert ilyen kocsit igen sok van, — úgy az előíránnyal több mint félezer kilométert lehetőleg kevés szünettel és éjjeli szakasz beiktatásával kell megtenni. Közben figyelni, gondosan jegyezni a fogyasztást, az átlagokat, hiszen mindez nagyon is szükséges ahhoz, hogy a próbaút végeztével kialakuljon az igazságos és tárgyilagos ítélet.

Ez az elgondolás készítette e sorok íróját arra, hogy a következő útvonalat válassza a boncasztalra vont Steyr 55 limuzin próbaútja alkalmával. Start Budapesten, majd Komáromon, Győrön át Csorna, Kapuvár és az eszterházi kerülő beiktatásával Sopronba vezetett az útunk. Néhány órás pihenő után délnek haladva, Nagycenk, Lövő

és Sárvár érintésével Jánosházánál értük el az új gráci műutat, Városlőd, Herend és Veszprém érintésével kerültünk le a Balaton mellé Almádiba, hogy ismét Veszprémen haladva át, Várpalotára, Székesfehérvár irányában jussunk vissza — pontosan 640 kilométer lefutása után — Budapestre. Start Budapesten reggel öt órakor, visszaérkezés ugyanaznap az éjjeli órákban.

A próbaút tárgya majdnem „friss” Steyr 55, négyüléses csukott limuzin volt. A kocsi mindössze 3000 kilométert futott és alig volt egyhónapos. Egy szóval a legnagyobb jóakarattal sem mondhattuk róla azt, hogy be volt járva, mert hiszen a legtöbb kis egy liter körüli modelleknek kerek 5000 kilométerre van szüksége ahhoz, hogy minden alkatrésze kellőképpen bekopjon és megkapjuk azt a vajlagyságot, mely a már egészen „felszabadult” gépet jellemzi. Legalább ötezer kilométer kell ahhoz, hogy a kocsi legnagyobb teljesítményére legyen képes, hogy fogyasztási szempontjából a normális számadatokat mutassa. A rendelkezésünkre álló Steyr 55 tehát nem volt ideális kísérleti alany, amit a mért fogyasztás értékelésénél figyelembe is kell venni.

Az első óra — a táti betonon közönségtől ránk az első menetóra vége — „ismerkedéssel” telt el. Átlagunk ennek megfelelőleg igen alacsony volt, nem több kerek 50 kilométernél. Aki sokféle kocsit vezet, az nagyon is jól tudja, hogy miért van szükség erre az „ismerkedésre”. Hiszen minden kocsi típusnak más és más tulajdonságai vannak, az első kilométereken tehát feltétlenül meg kell „szokni” a gép egyéniségét. Vannak gépek, melyek hosszú idő után sincsenek jól kézben, a Steyr 55 ennek éppen ellenkezőjének mutatkozott. Már az első pillanatban feltűnt, hogy mennyire „kézben” volt ez a fúrge kiskocsi, milyen nagyszerűen ragadt a fordulón, milyen jól reagált a vajpuha kormányra, milyen könnyű volt a kapcsolása. Mire a pilisvörösvári kapaszkodó elé értünk, hűtővizünk már elérte a

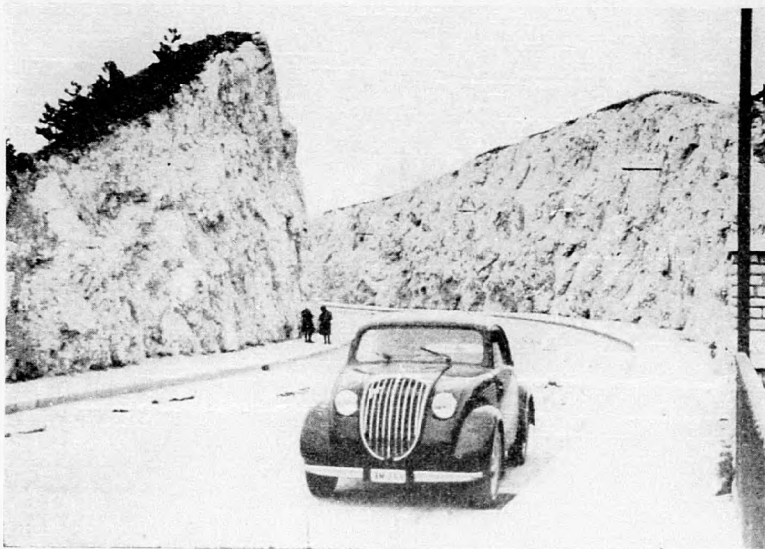


A soproni Hűségkapu előtt.

75—80 fokok üzemi hőmérsékletet, nyugodtan kiereszthettük. A kapaszkodó előtti balkanyart tempóban véve, fokoztuk az iramot, a kilométeróra szerint 85-ös tempóban surrantunk bele az emelkedés jobbrafordulóijába. Bár a fordulón előzőtt teherkocsi miatt pillanatra vissza kellett vennünk a gázt, sebességünk mégsem esett a helven alá, amikor négy személlyel megrakodva értünk a virágzó cseresznyefákkal szegélyezett motorfullasztó kapaszkodó végére.

Az első óra után fokoztuk az iramot Komárom és Győr között, az ismeri nyílegyenes szakaszon eresztettük ki teljesen a kis Steyr 55-öt. Alig egy kilométer kellett ahhoz, hogy a kocsit teljes lendületbe hozzuk és túlhaladjuk a kilométeróra szerinti 95 kilométeres sebességet. Stopperrel mérve, sebességünk hajszállal lépte túl a 90 kilométeres iramot, ami a hengerűrtartalomhoz, a kocsisúlyhoz és a négy személynyi terheléshez képest valóban tekintélyes teljesítményt jelent. De nem annyira a sebesség bírt jelentőséggel, mint az a mód, ahogyan a kis Steyr 55 ebben a sebességben viselkedett. A gép sziklaszilárdan feküdt a helyenként nem is jó állapotban levő aszfalton, önmagát kormányozta, semmiféle kormányunkára nem volt szükség ahhoz, hogy egyenesben tartsk. És ami a legkellemesebb meglepetés volt: egyetlen pillanatra sem éreztünk kellemetlen vibrációt, a fordulatszám legmagasabb régióiban dolgozó négyhengeres, 1180 kcm-es boxermotor alig hallhatóan, minden — más kocsinál gyakran tapasztalható és a maximális fordulatszámra jellemzőnek mondható — nyereség nélkül purrogott. Az volt a benyomásunk a kormány mellett, hogy a kocsi ezt a maximális iramot órák hosszat bírja. Éreztük azt a tulajdonságát, melyet a német Autobahnfest kifejezés fed, mely annyit jelent, hogy a gépet órák hosszat lehet büntetlenül hajszolni a legmagasabb iramban a végtelen németbirodalmi betonutakon anélkül, hogy ember vagy gép kifáradna.

Komárom és Győr között hetvenre szökkent fel az átlagunk és némi kis „frissítő” benyakalása után, a jó portmentes beton- és aszfaltútnak bücsüt mondván, tértünk le a 85-ös jelzésű sop-



A veszprémi viadukt felett.

roni útvonalra. Melyről köztudomású, hogy jókarral sem sorozhatjuk a jó utak közé. Helyenként kanyargós, néhány szakaszban bizony elhanyagolt ez az útvonal. De hála a Steyr 55 lenaő-tengelyes megoldásának és kanyarbiztonságának, az előirányzott 60-as átlagot erősen túllépve, futottunk be Csornára, ahol ismét portmentes út fogadott. Kapuvár, Fertőszentmiklós. Érdetelen, sík vidék. Néhány gölya. Helyenként igen laza útfeület. Fertőszentmiklósnál útjavítás miatt letérve a főútvonalról, Eszterháza és Balf érintésével futottunk be Sopronba. 228 kilométer, menetidő 3 óra 50 perc. Állag valamivel 60 kilométer felett. Tekintetbe véve az első menetóra ismerkedési iramát, majd a Győr utáni kanyargós szakaszok késleltető befolyását: nem mondható rossznak.

Sopron rengeteget fejlődött. Pompás új szállodák a löverekben. Hangulatos kiskocsmák, ahol kegyetlen pörköltet mérnek. Tisztaság. Túlméretezett rendőri közlekedésrendészet. Mindenütt tiltóablak, mindenütt egyirányú forgalom — forgalom nélkül. Hatszornanyi a tábla, mint a jármű, általában semmit sem szabad. Aki a Hűségkapu másik oldalát is meg akarja nézni, az körüljárhatja a fél várost, ha ugyan el nem keveredik a Behajtani Tilos táblák rengetegében és feladva a reménytelen küzdelmet, nem néz rendőrileg kevésbé megrendszabályozott vidékek enyheire felé.

Végig a hajdani legendás motorkerékpár GP pályán. Vigan purrog a kis Steyr a Löver körúton, ahol vagy tíz évvel ezelőtt a Cmyralok és Schneeweissok, nem beszélve jó Kozma Bandiról és Lukavec Feriről, dörgették a motort. Végig a szerpentíneken. Itt élveztek csak igazán a Steyr 55 motorjának nagyszerű rugalmasságát és főleg jól, sőt ami ennél több: szerencsésen megválasztott áttételezését. A motor harmadik sebességben a legmeredekebb szakaszon, a legszerpentínebb fordulóban is nemcsak jól akcelarált ki, hanem tekintélyes sebességet is kölcsönzött a kocsinak. A vajpuha és min-



Természetesen mindenütt a rosszabbik utat választottuk.

den holtjáték nélküli kormányművel gyerekjáték volt iramban bepréselni a kocsit a fordulókba és csak a hátsó kerekek alig észrevehető faralása mutatott arra, hogy a kis Steyr 55 a kanyargós meredekeken inkább fűrge sportkocsi, mint enyhe, családi túrakocsi módjára viselkedett. A hajdani GP pálya szerpentínjeiben tudtuk csak igazán értékelni a motor rugalmasságát, a jó felgyorsulást, a fordulóstabilitást, a könnyű kapcsolhatóságot és a kiegyenlített mechanikus tékek meglepően jó visszatartó erejét.

Benzintöltés. A városnézéssel és GP pálya csavargással együtt pontosan 260 kilométer tettünk meg. A 29 literes tartány újbóli feltöltéséhez pontosan 20 és félliternyi jófajta Sphynx motorkóra volt szükség, a fogyasztás tehát 100 kilométerekre átszámítva, alatta maradt hájszállal a 8 liternek. Ha figyelembe vesszük a helyenként eléggé magas átlagot és a négyzemélynyi terhelést, a még kellőképpen be nem járatott motornak a normálisnál nagyobb szomját, úgy a fogyasztási számadatot igen kedvezőnek mondhatjuk.

A reggeli „pörkölt” szomorú tanul-

ságain okulva, jófajta hazai elköltése után indulás délkeletnek. Az óra éppen a harmat ütötte el, amikor Balf irányában hagytuk el a Civitas Fidelissimát. Nagycenk, Lövő. Laza, éles, zúzalék-köves úttest, helyenként pompás gránátölcserekkel fűszerezve itt érvényesült csak igazán a lengő-tengelyes, független rugózás, a Hegyfalú és Sárvár közötti, majd az ezt követő jánosházi szakaszi minden borzalmas elhanyagoltsága ellenére is jó átlaggal tudtuk lebírni és a minden kritikán aluli útviszonyok mellett sem tartott tovább a szakasz abszolválása másfél óránál, ami valamivel hatvanon felüli átlagnak felel meg. Jánosházánál nem tértünk le a betőnfelületű gráci műútra, hanem továbbra is délkeletnek haladva, Ukk irányában tettünk kerüldt, hogy Veszprémpinkóc, majd Devecser érintésével kóstoljuk ki, hogyan viselkedik a Steyr 55 a térképen rossz, részben pedíg földútnak jelzett terepen. A fűrge kiskocsi nagyszerűen gyúrte le az erősen vágásos és rettenetesen laza utakat, itt észleltük csak igazán, hogy a kormánykerék mennyire nem veszi át a kerekekre mért ütéseket, úgyhogy a legvágásosabb és leglukacsabb terepen se volt fárasztó a vezetés.

Grác—balatoni műút. Bakonygyepes, Városlód, Veszprém. Fel a veszprémi várba. Városnézés. Már sötétedni kezdett, amikor a balatoni idegenforgalom nagyobb dicsőségére oly pocsk útton útnak indultunk Balatonalmádi felé. Benzintöltés. A Balaton kihalt. Vendégek híre sincsen, annál több a moszat, a béka és a szűnyog az almádi móló táján. Mi lesz itt egy hónap múlva? Brrr...

Vissza Veszprémbe. A Steyr 55 pompás Bosch reflektorai nappali fénybe borítják az országutat. Várpalota. Székesfehérvár. A velencei tó. Es hogy mindenből a nehezebbet válasszuk, nem az új diósi műúton, hanem Tétény és Budafok érintésével futottunk be Budapestre.

A megtett út pontosan 640 kilométer volt. A teljes úton pontosan 50.5 liter motorkót hőrpölt fel a motor, ami 7.9 literes 100 kilométerenkénti fogyasztással (!) egyenlő. Ami annyit jelent, hogy jól bejáratott motornal és hájszolás nélküli irammal valamivel hét liter felett alakulhat ki a normális fogyasztás.

Bátran elmondhatjuk, hogy a Steyr 55 fényesen állta ki a tűzpróbát.



RIV

GOLYÓS ÉS GÖRGŐS CSAPÁGYAK

autókhöz, motorkerékpárokhoz

Arjegyeket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező u. 15

TELEFON: +125-336

**Az olaj a kartecbe való
és nem - a nadrágra!**

**Hogyan bánunk el az olajkiverő-
dés kellemetlen tünetével?**

Ki nem hallotta még ezt a panaszos kifejezést: *a motorom veri ki az olajat*. Ami a gyakorlatban annyit jelent, hogy az olaj nem hajlandó ott maradni, ahová való, azaz a forgattyúházban, hanem szépen kivándorol részben a szabadba (ez a jobbik eset) és részben a motoros nadrágjára (ez a rosszabbik). A jó motorolaj korántsem oléso, a nadrágunkon kívül tehát a zsebünk is bánja, ha motorunk ebben a betegségben szenved, feltétlenül el kell tehát bálnunk az olajkiverődés kellemetlenségével.

Az olajkiverődésnek rendszerint az az oka, hogy a forgattyúház, a láncbura, a vezérmű stb. tömitései hibásak, az olaj itt szabad utat talál a külvilágba. A segítség tehát kézenfekvő, fel kell újítani a tömitéseket. Csakhogy ugyanez nem szabad azt sem elfelejteni, hogy a rossz tömitések a hajszálnál is vékonyabb lézagainak csak akkor vándorol ki az olaj, ha a dugattyúnk, a hengertünk kopott, gyűrűnk nem zárnak kellőképpen, aminek következtében a forgattyúházban túlságos nyomás lép fel, mely az olajat kiszajtolni igyekszik. Ráadásul az is megtörténhet, hogy a négyütemű motor karterlégzője, az ugynevezett szuszogó dugult el, ilyenkor csak úgy dől az olaj a tömitési hibák táján. Ha tehát motorunk veri az olajat, úgy elsősorban ezt a túlnyomást kell megszüntetni és csak utána hozzáfogni a tömitési hibák kiküszöböléséhez.

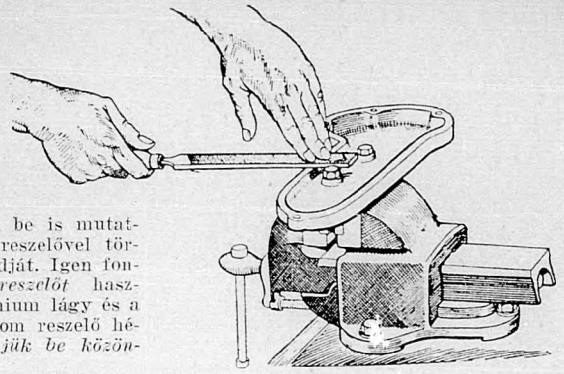
A forgattyúház szétszedését és az ugynevezett félkarterek összedolgozását nem ajánljuk a barkácsoló motorosnak, ez a munka a jól felszerelt műhelybe való. Még szerencse, hogy ritkán lép fel tömitési hiba, mert hiszen a karterünket a gyári összeszerelés óta csak igen ritkán bolygatták meg, a tömitési hibák nagyrészt viszont abból származnak, hogy a műhelyünk nem végezték el a javítások alkalmával lelkiismeretesen, vagy talán sérült, nem megfelelő, vagy rosszul kiszabott papírtömitést alkalmaztak. Az is lehet, hogy nem megfelelő minőségű tömkencét mázoltak fel, mert hiszen a Hermetic vagy egyéb jóminőségű tömkence nem oléso mulatság, a szeszen oldott sellak, vagy a — tisztelt a kivételnek — vegyszeti pin-céüzemekben gyártott álhermetik lényegesen olésobb.

Ha az illeszkedő felületeket szétszedjük, azt látjuk, hogy azok korántsem simák. Ezen igen finom reszelővel végzett rendkívül gyengéd munkával segíthetünk. Azonnal felfedezük a kidomborodó részeket, ezeket kell — ismételtén hangsúlyozzuk — rendkívül gyengé-

den lereszelni. Képünkön be is mutatjuk a mágneslánc-bura reszelővel történő megdolgozásának módját. Igen fontos, hogy a legfinomabb reszelőt használjuk és mivel az alumínium lágy és a lágy reszelék eltömi a finom reszelő lézagaikat: a reszelőt dörzsöljük be közönséges krétával.

Papírtömitést ne gyártunk házilag! A képviselőnél fillérékért kapunk gyári papírtömitést, mely mindig mérhető és megfelelő anyagból készült. Természetesen más a helyzet, ha gépiünk avult típusú vagy nincsen képviselete. Ilyenkor elő kell venni a vékony itatóst. Az itatóst nekiszorítjuk a felületnek és vagy ceruzával rajzoljuk ki az alakját, majd ollóval vágjuk ki, vagy ha lehet, úgy kis kalapácsal veregetjük meg az itatóst a tömitendő felület elein, amikor is önmagától rajzolódik ki a szükséges kontúr.

A tömitések felrakásának és tömités elvégzésének munkája nem titok, mégis kevesen ismerik a módját.

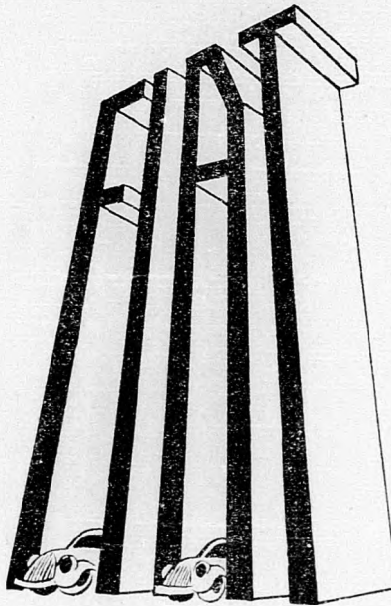


Igy reszeljük össze a tömitendő érintkező felületeket, a képen mágnesláncfedél van munkában.

Az első lépés benzinnel vagy motorkóval tisztára mosni az érintkező felületeket, majd megszáradás után tiszta, szálat nem eresztő ronggyal megtörölgetni, hogy olajnyomok és por ne maradjon az érintkező felületeken. Ügyelni kell arra, hogy a tömités maga ne legyen ráncos, ne legyen olajos vagy szakadt.

A jóminőségű tömkencét (legjobb az eredeti Hermetic) jól megkeverjük az esettel, majd nem túl vastag réteggel befestjük vele mindkét érintkező felületet. A legjobb először az egyik érintkező felületet befesteni tömkencével, majd a papírtömitést bemázolni. A festés után várunk, amíg a tömkence nem szikkad meg annyira, hogy kissé ragadós legyen. Most helyére tesszük a tömitést, majd másik felületét festjük át, utána a másik érintkező felület kapja meg tömkence rétegét. Kis türelem, kis szikkadás és már rakhatjuk is fel a mágneslánc, a vezérműház stb. fedelét.

A csavarok meghúzását nem szabad ötletszerűen végezni, csak akkor lesz jó a tömités, ha a csavarokat nem sorjában egymásután, hanem cikk-cakkban haladva húzzuk. Az egyes csavarokat nem szabad mingyárt az elején teljesen meghúzni, hanem csak fokozatosan — egyenként. Azt talán említenünk sem kell, hogy úgy a csavarokat, mint a meneteket benzinnel és esettel tökéletesen tisztára kell mosogatni. Ellenkező esetben piszkoszemesek kerülhetnek a csavarok alá és amikor azt hisszük, hogy a csavart már egészen meghúztuk, tulajdonképpen csak a csavarfej alá került piszkoszemesét préseltük be. Nagyon kifízetődik a szétszerelés előtt ár-lyeggel megjelölni az egyes csavarokat vagy anyákat, hogy minden csavar az



**Tartónág,
minőség,
teljesítmény.**

ARÉNA ÚT 61 | DOROTTYA U. 2
TEL.: *29-88-20 | TEL.: 18-28-48

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autobiljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

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

Ha új vagy használt

MOTORKERÉKPÁRT
akar venni, forduljon bizalommal
Ifj. SZÜCS LAJOS

VI., JÓKAI UCCA 28.

(Horn Ede ucca sarok)

TELEFON: 12-14-00

JAVITAS, ALKATRÉSZEK,
OLAJ, GUMI

Szólóban 2 liter körüli
fogyasztás (nem 100-as tempóban)!

110-120 km
csússsebesség!

18-20 lóerős motorja
oldalkocsival **három sze-
mélyt** könnyebben, gyorsab-
ban visz, mint a közelmúlt
1000-es gépei.

Minden meg van rajta, amit
a tapasztalt motoros kívánhat.

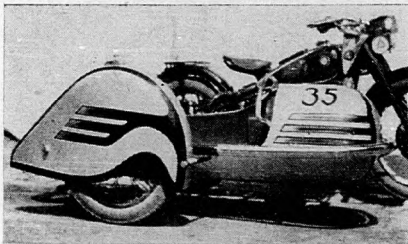
Melyik gép ez?

A 350-es O. H. V.

Victoria

KOPPÁNYI

Victoria, Sunbeam képviselet.
Dessewffy u. 47. Tel.: 110-824



Ha szereti motorját

modern vonaláról és
könnyű súlyáról híres

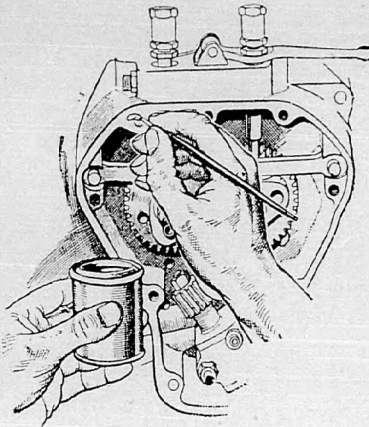
KÓFALVI oldalkocsit vesz
VIII. Nagyuvaros u. 15. T: 138-397

JAVÍTÁS — CSERE

STANDARD

MOTORKERÉKPÁROK
BUDAPESTI KÉPVISELETE

KASSAI ÉS KÉKESI
Bpest, VI., Ó ucca 42. Telefon: 110-792
TEKINTSE MEG A KIÁLLÍTÁSI PAVILONUNKAT!



Iry kenjük fel a fémkenéct kicsiny és finom,
előzőleg benzínben vagy szeszen tisztára
mosott és kiszáritott szörcsettel.

összeszerelésnél *eredeti helyére* kerül-
jön vissza.

A vezérmű, mágneslánc stb. fedelet
kézzel szépen helyre tudjuk csúsztatni,
vígyázat: *erőltetni nem szabad*. Most
beesavarjuk a csavarokat vagy az anyá-
kat addig, amíg éppen hogy gyengén
kezdenek szorulni, majd az ismert *cikk-
cakk* sorrendben (tehát egymással
szemben átlósan haladva) egyenként
egy-egy alkalommal *egyegyed fordul-
lattal* húzzuk meg őket. Addig folytat-
juk a cikk-cakk sorrendbeni húzást,
amíg az összes anyák vagy csavarok
nem fekszenek jó keményen meghúzza
a helyükön. A meghúzásra ne használ-
junk túlnagy kulcsot vagy csavarhúzó-
t, mert a könnyűfém *lágú anyag* és ha
túlhúzzuk a csavarokat, *megszakadhat*
a könnyűfémbe mart menet!

Nem barkácsoló motorosok. Ha a leírt
munkát nem végezték magatok, úgy a
fentebb leírtak alapján személyesen el-
lenőrizték a műhelyben, hogy megfe-
lelőképpen végezzék el. Mert a gazda
szeme hízalja a — motort.

Nem jött létre Kozma BMW-szerződése

Legutóbbi számunkban részletesen be-
számoltunk a hokkenheimi cirkuiten le-
folyt próbákról, melyek keretében a
BMW-gyár 12 versenyző — köztük
Kozma Endre — bevonásával versen-
yzői utánpótlása számára próbafutamo-
kat tartott. Mint legbeavatottabb hely-
ről értesülünk, a *gyár* nem *szerződte*
Kozma Endrét, de *szeretné, ha Kozma*
továbbra is a BMW-színeket képviselné
a hazai versenyeken. Kozma döntését
még nem ismerjük.

AUTÓJÁHOZ

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

VEGYEN

Specialitásunk:
cúgákeménycce edzett és
kőcívce hajlított „Flex”
autócúgacéél

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár
alkatrészek és lánc-
technikai szaküzlet. VI., JÓKAI-U. 1
(Arad-ú. srok)
TEL.: 124-411
126-464

Motorkerékpárláncok, J.A.P. motoralkatrészek,
DUREX és ALUSIL dugattyúk, dugattyúgyűrűk,
szetelek, tömitések, mindenemű alkatrészek
nagy raktára. WIPPERMANN láncok és

„CYKLON” vulkanizáló
melegfóltok vezérképviselete.



OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

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

Felelős szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Bpest. Nyomdaiért felelős: Dr. Uj István.

Az angol autógyártásnak kétségtelenül egyik legkiemelkedőbb
példánya az új 2.3 literes, 6 hengeres, 2 gázosító, 90 lóerős, olv. mo-
torral szerelt MG, mely szalon- és kabriólekívitelben kerül piacra.
A 140 km-es csússsebességgel rendelkező pompás kocsit ékes bizonyíté-
ka annak, hogy az MG-gyár a sportkocsipítés terén szerzett fel-
sőbbrendűségét a túra- és sportkocsipítés terén is átültetve a leg-
magasabb igényeket is maradéktalanul kielégítő modellel ajándékozta
meg az autósközönséget.

Autórugók és spirálrugók

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

