

# Autó Motor



ADLER

Nagy feltűnést keltettek a kiállításon az Adleryár különböző modellei, melyeket Méray Horváth Endre igazgató mutatott be a Kormányzó Úrnak.



110-508

125-918

# AUTOMOBILIA

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 4

**SOLEX**

KARBURATOR

**VDO**

TACHOMETER

**TÉCALÉMIT**

ZSIROZÁS

**SILBERSCHLAUCH**

BENZINCSŐ

**TEROSON**

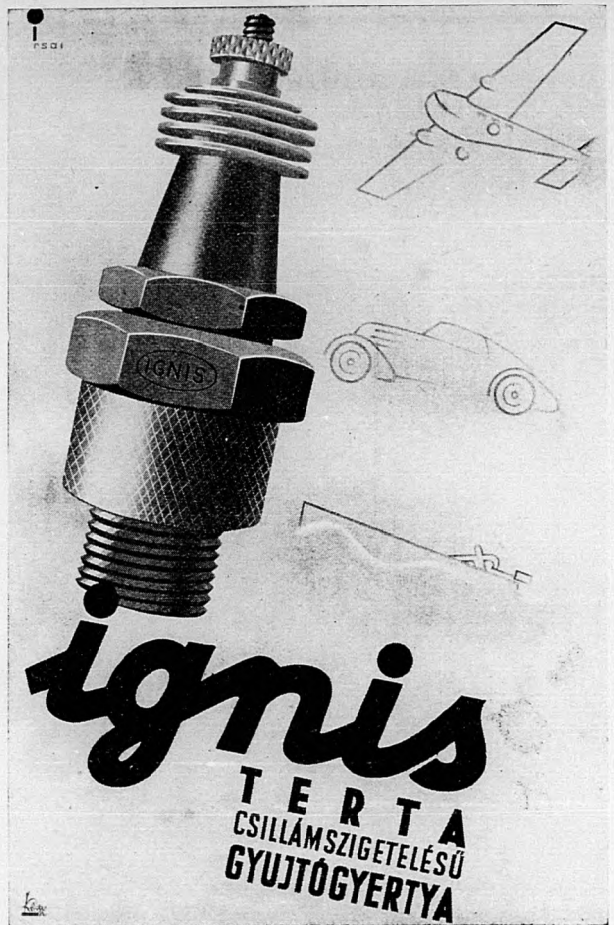
TISZTÍTÓSZEREK

**MICHELIN**

PNEUMATIK

**AUTOMOBIL-**

FELSZERELÉSEK

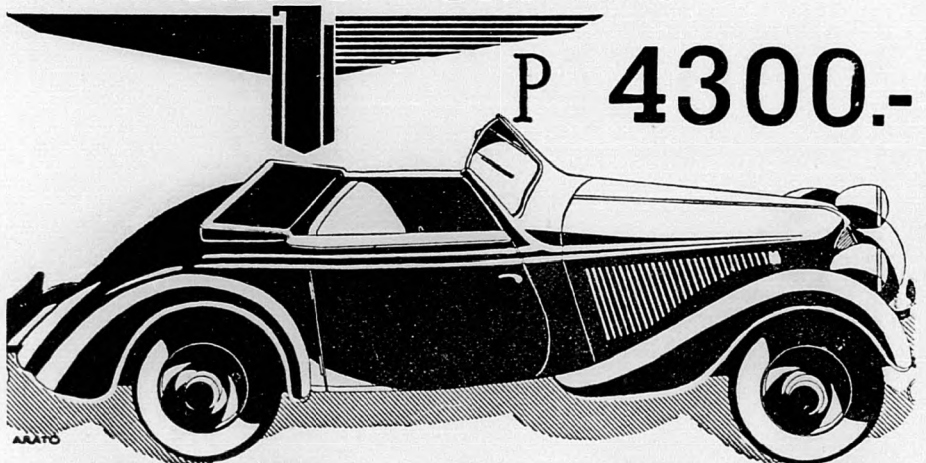


PSOI

**ignis**

**TERTA**  
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ  
GYUJTÓGYERTYA

AZ AUTÓSZEZON FŐESEMÉNYE



**A D L E R**  
JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKEPVISELET

**MÉRAY RT** Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15  
Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon 2-988-88

## Előgyujtás

Bezárta kapuit a Budapesti Nemzeti közúti Automobil és Motorkerékpár Kiállítás. Mely: siker volt a javából. És egy kis párizsi színt, egy kevés londoni ízt, egy szippantásnyi berlini illatot varázsolt az iparcarnok keskedt vas-csontváza alá. És tömegeket vonzott! Több mint 50.000 fizető nézőt, akik meggyőződhetnek arról, hogy mekkorát léptünk felfelé a kultúra lajtorjáján, hiszen ma már nem a szappan, hanem a benzinfogyasztás a fokmérője egy ország kultúrájának.

Elismerés és dícséret illeti meg azokat, akik dolgoztak addig, amíg a többiek fullánkjukat mártogatták különféle hullamérgekbe. Akik megteremtették ezt a szép autós-tüntetést.

Csakhogyl!

Valami hiányzott erről a kiállításról. Hiányzott belőle az általános, a gyártmányokon, a típusokon, a kereskedelmi szempontokon túlemelkedő magasabbrendű autós propaganda.

Mi a kiállítás célja? Korántsem kizárólag az, hogy a vevő ott döntse el, hogy vajjon melyik gyár melyik típusának esküszik 50.000 kilométerig tartó szerelmet. A kiállításnak ezen a szintén igen jelentős szemponton felül emelkedve az a célja elsősorban, hogy megmozgassa a tömegeket és autóst neveljen abból, aki ma még nem autós!

Ennek a szempontnak viszont nehezen felelt meg a kiállítás!

Pedig nem kellett volna túlsok helyet áldozni — például — arra, hogy megismertessék a nagyközönséggel az autótartással kapcsolatos tudnivalókat. Rámutatni arra írásban és képből, hogy az autótartás a középkeresetű számára sem elérhetetlen álom. Grafikonokkal, táblázatokkal, szemléltető ábrákkal kellett volna rámutatni arra, hogy a kiskocsi tartása milyen kevésbe kerül. Hogy mibe kerül a villamos, az autóbusz, a vasút kilométere a saját kiskocsi kilométerével szemben. Hogy az autó használata milyen hatalmas mértékben emeli a munkateljesítményt, fokozza a munka tempóját... Nem folytatjuk, mert hiszen oldalakat lehetne erről a tárgyról írni.

Hiányzott — mint látjuk — a kiállításról a generális autópropaganda. És hogy ez minél jobban fájjon, arról: a rendőrség gondoskodott. A maga közlekedésszerű panoptikumjával. Ahol ott láthatta a kisdíák a vasút ál-

tal kettészelt nő élethű, vagy inkább halálhű fotográfiáját. A villamos, a vasút alá gyömöszölt embert és állatot. A motorosokkal vontatott vízi-hullát, az autóbusz kerekei alatt kásává hígult embertársunkat. Az összehirt autót, a ronccsá csépelte motorkerékpárt, a nemrég még hozzátartozó gazdjára holttestével együtt. Szép volt, felemelő és izlések. Hogy egyeseknek egy enyhe kis hányinger is okozott? Istenem, hiszen ma az Erős Ember korszakát éljük. Egy kis vér, egy kis kilógó bél, egy kis hullaszag ugyebár nem a világ. És elvégre a hullák fényképeinek kiállítása vagy ki nem állítása nem más, mint gusztus dolga. Annak a rendőrségi úrnak, akinek eszébe jutott ezt a törvényszéki orvostani csemegét feltálni és versenyt támasztani a plasztikonnak — ilyen volt a gusztuska. Ami viszont nem kötelez bennünket arra, hogy gusztusunk legyen vele vitába szállni.

\*

Így múlik el a világ dicsősége...

J. S. Wright, az elmúlt évek egyik legismertebb angol motorkerékpár versenyzője, a hajdani abszolút sebességi világrekorder: ma téglarakó kőműves Londonban. Brick layer — ahogyan azt angolul mondják.

Ez a hosszú angol, akit a táti beton annakidején a magyar közönség is megismert és megszeretett: hosszú éveken át volt a Brooklands-pálya, a híres arpaijoni rekordnapok hőstenorja, első oldalak hárommásos cikkeinek

hőse. Aki lassan kikopott a versenyzésből és ma már csak álmodik a hajdani szép napokról, amikor a déli szünetben elbóbiskol a habarcososteknő mellett.

A hivatásos versenyző sorsa: nem irigylésreméltó. Néhány évig közvetlenül a rivalda lámpasora előtt a helye. Dicsőség, elismerés és anyagi jólét az osztályrésze. És ha a néhány év alatt, amíg ideggel, testtel, lélekkel bírja az iramot; nem hangyálkodik össze elegendet, akkor szomorú napok virradnak rá abban a pillanatban, amikor eléri a közös sors, az az érzés, az az idegromlás, mely megálljt parancsol a vágatás iramának. És mehet: téglát rakni szépen sorjában.

\*

Új közlekedési lámpákat szerelnek.

Kiküszöbölik a villanyrendőrt a keresztesek ormáról és a négy sorakra jut egy-egy lámpa. A cél: hogy a gyalogjárók jobban lássák és jobban megértsék a szabad és tilos jelzést.

Merőben félreismerik az illetékes urak a helyzetet. A gyalogos nem azért sétál bele a tilosba, mert nem tudja, hogy mit jelent a jelzés, hanem egyszerűen azért, mert ezt jóindulatúlag elnéző rendőri asszisztencia mellett teheti meg.

Jönnek tehát az új lámpák! Pedig mennyivel olcsóbb lenne parancsba adni a rendőrlegénységnek, hogy a tilosba tévedő gyalogost éppen úgy jelentsék fel, mint a hasonló bűnbe eső autóst.



A kormányzó megtekinti a Caracciola-féle világrekorder Mercedes-Benz versenykocsit a díszcsarnokban,

# Mit várunk az új GP formulától?

**Nagyobb mezőnyöket, izgalmasabb küzdelmet, késhegynyibb rámenést!**

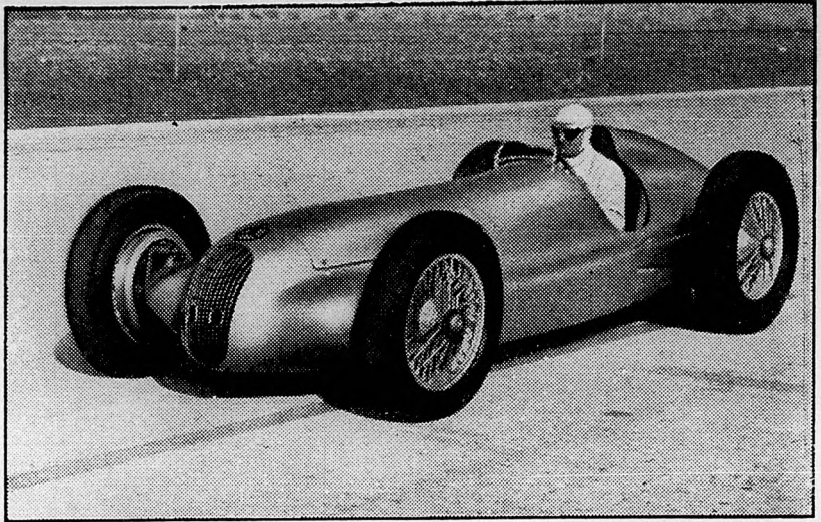
(Mehalt a régi GP képlet! Éljen az új formula! Mely három évig lesz érvényes és alaposan átalakította azt a képet, melyet úgy sport-, mint műszaki szempontokból várunk az 1938-as év versenyeitől. A régi szabály nem ismert hengerűrtartalmabeli korlátozást, csupán azt mondotta ki, hogy a kocsi nem lehet nehezebb 750 kilónál. Az új képlet ellenkezőleg a minimális súlyt szabja meg és korlátozza a hengerűrtartalmat olyképpen, hogy kompresszor nélkül 4500, kompresszorral 3000 kcm. a felső határ. A cél? A versenyek átlagsebességének és vele veszélyességének csökkenése. És talán az is vezette az új GP szabály bábáinak kezét, hogy a német versenykocsik hegemóniáját nem ártana kissé megnehezíteni. Mit várunk az új szabálytól? Hogyan befolyásolja a versenyek képét? Mit szólnak hozzá a gyáriak és a sportemberek? Lássuk csak, hogy mit mondanak azok, akiknek a véleményére mindenki kíváncsi lehet!)

## NEUBAUER FŐMÉRŐK, A MERCEDES-BENZ VERSENYOSZTÁLY VEZETŐJE:

— Mi németek nem panaszkodunk az új szabály miatt! A verseny: küzdelem, egyenlő fegyverekkel. Mindenkinél adjuk meg az esélyt. És azt se feledjük el, hogy az új szabály hatalmas mezőnyöket fog vonzani, hiszen Németországon kívül az idén az olaszok, a franciák, az angolok és minden valószínűség szerint az amerikaiak is beszólnak a Grand Prix-k küzdelmeibe. Színesebb, érdekesebb lesz a versenyek képe és a győzelem jelentősége emelkedni fog. Hogy milyenek lesznek a kocsik? Az új szabály olyan lehetőségeket kínál, hogy a konstrukciónak rendkívüli lehetőségek nyílnak, hiszen az egyliteres, kompresszor nélküli 400 kilós géptől a háromliteres, kompresszoros, legalább 850 kilós modellig a lehetőségeknek egész garmadája nyílik.

## PORSCHE DR., A VILÁGHÍRŰ AUTO-UNION VERSENYKOCISI-KONSTRUKTŐR, AKI AZ IDEI MERCEDES VERSENYKOCSIKAT TEREMTETTE MEG:

— Természetesen egészen új gépeket vesszük fel a küzdelmet, ha nem erre szántuk volna rá magunkat, akkor egyszerűen kissé átalakítottuk volna az 1934. évből való 3.3 literes Mercedes-Benzeket és — megtakarítottunk volna rengeteg munkát, kiadást. Nem vagyok jó, de bátran mondhatom, hogy az idén magasabbak lesznek az átlagok, mint tavaly, legalább is a tekervényesebb természetű pályákon. Mert a tavalyinál lassúbb kocsival rámenősebben kell menni, jobban kell beleszállni a fordulókba és utána a ki-



Az új GP Mercedes-Benz alacsonyabb, karcsúbb és „arera” telivébb. Motorja 3 literes kompresszoros.

sebb csúcsebesség miatt jobban ráta-  
padosni az ekcelerator pedálra. Műszakilag? Még magasabb fordulatszám, még tökéletesebb áramvonalidom, még alacsonyabb építés. A külföldiekről? Hallottunk és tudunk róluk egyet és mást. Mi konstruktőrök már kacsingattunk néhányat egymás kártyáiba, de ez nem való a nyilvánosság elé. Annyi biztos, hogy a külfölddel erősen kell számolnunk és azt hiszem, hogy az év végén ismét fokozott tisztelettel fogunk beszélni a francia konstruktőrök tudásáról. És az angolok és amerikaiak is tudnak...

## FEUREISEN DR., AZ AUTO-UNION VERSENYOSZTÁLY VEZETŐJE:

— Kár, hogy a régi 750 kilós formula meghalt. Mert még lett volna műszakilag mit teremteni. Most az új problémák megoldása van soron, minél többet kihozni a motorból és nem túllépni a minimális súlyt. A fordulatszámok terén meglepetések lesznek és közeledni fogunk a gőzturbinák túraszámához, mert máshogyan lőerőket teremteni nem lehet. Sportbelileg? Azt hiszem, hogy legalább is az első időkben alacsonyabbak lesznek az átlagok, mint tavaly, viszont a versenyek érdekesebbek lesznek, mert hiszen a sport nem az átlagtól függ, hanem az egyenlő erővel vívott küzdelem adja meg a savát-borsát. Három francia és két olasz gyár részvétele máris biztos. És ha csak ennyi hasznunk van az új formulából, máris sokat nyertünk.

## CARACCIOLA, A MERCEDES-BENZ VILÁGREKORDER:

— Az új GP kocsik csúcsebessége kisebb lesz, az átlagok azonban nem fognak csökkenni. Jobban bele kell majd menni a fordulóba, több tizedmásodpercet összpörölni és többet „dolgozni” — ennyi az egész. Véleményem szerint helyesebb lett volna olyan formulát megteremteni, mely csak benzin-benzol keveréket enged meg. Mert ma — egy kis túlzással — dinamittal versenyzünk benzin helyett. Az első időkben lesznek zökkenők, hiszen új

konstrukciókról van szó, melyek még nem forrottak ki: de ezzel a franciáknak és olaszoknak is számolniuk kell.

## ROBERTSON ÖRNAGY, A ROOSEVELT-PÁLYA IGAZGATÓJA:

— Mi amerikaiak eddig más vízeken eveztünk. Gyáraink alig foglalkoznak versenykocsikkal, de még azt sem engedték meg, hogy a versenykocsira rákerüljön a gyár jelzése. Mert félnek attól, hogy a versenyen elért féleredmény vagy az elszenvedett vereség rossz hatással lehet az eladásokra. Most mi is beszállunk, egyelőre 15 GP formula versenykocsi épül az USA területén, természetesen kísérlettel gépekről van csupán szó. Ha a kocsik beválnak: indulunk a nagy GP-ken, ami az amerikai autók európai exportját kedvezően fogja befolyásolni. Sokat kell még tanulnunk! Hogy mást ne említsék: a tavalyi Vanderbilt kupaversenyen szegény Rosemeyer 46 másodperc alatt tankolt és cserélt hátsó kereket. Az egyik amerikaiak csupán üzemanyagotöltésre hat percre volt szüksége!

## CECIL KIMBER, A VILÁGREKORDER MG-KOCSI ANGOL KONSTRUKTŐRJE:

— Adjanak két év időt és hozzá 200.000 fontot (5 millió pengő!) és majd lesz olyan angol versenykocsi, mely felveszi a versenyt az Auto-Unionokkal és Mercedes-Benzekkel. De kétévnyi időnk nincsen, a milliók pedig — másra kellene. A németeknek könnyű volt a dolguk. Nagy állami segítséget kaptak és volt idejük szépen titokban elkészülni, amikor az olaszok és franciák feleszméltek, késő volt. Mi nem kapunk állami segítséget és az angol közönség, enyhén szólva, kissé közömbös a külföldi GP-k eredményeivel szemben, melyek csak néhány sportrajongót és szaklapolvasót érdekelnek...

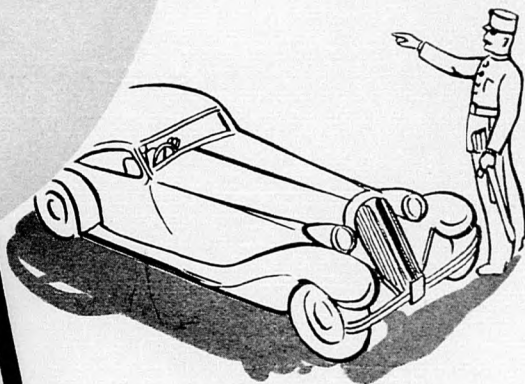
(Itt kopogtat az ajtónkon az 1938-as GP üzem! Rengeteg izgalommal, gigászi küzdelmek sorozatával! És mi, szegény magyar sportrajongók, csak annyit kapunk majd belőlük, csak annyit a leírás és a fénykép tud nyújtani!)

**Csapszegek készítése precíz gépek:**

**Solymossy és Társánál**  
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6



**Várakozni  
tilos!**



Egy percig se várakozunk,  
hanem haladéktalanul tér-  
jünk át a kocsinkhoz való  
helyes Mobiloil-fajtára.



# Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY

**VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST**



(1) Az Austin-standon nagy sikerük volt a mozielőadásoknak. (2) Bianchi- és Renault-kocsik a Reiman-cég standján. (3) Ezt a speciális Farina-karosszériás Lancia Apriliat Szemere István vette meg, övé ma a legszebb nyitott kocsik Magyarországon. (4) Hatalmas Mars Lowcarbon olajskanna volt a Ghillány-cég attrakciója. (5) A kiállítás lelke volt Kádár Imre igazgató, akít a Rába teherautó Diesel mellett sikerült letényképezni.

# NEMZETKÖZI AUTÓKIÁLLÍTÁS BUDAPESTEN

Ünnepi díszbe öltöztek az autókiallítás idejére a városligeti Iparcsarnok ódon falai, műköburkolattal látták el a falakat és oszlopokat, pompás limuzineket és kabriólékat, tanulságos metszetmodelleket, üvegmotorokat sorakoztattak fel standjaikon a kiállítók, nyolc országból 151 remekbe készült automobil fogadta a magyar autókerekedelem ünnepi hetében a kiállítás látogatóit.

A kiállítást nagybányai vitéz Horthy Miklós, Magyarország kormányzója díszes külsőségek között nyitotta meg és több mint másfél

órát időzött a kiállítási standokon, ahol Schimanek Emil műegyetemi tanár, a KMAC alelnöke adott szakszerű felvilágosításokat. Az ünnepélyes megnyitón a kormány részéről megjelent Bornemisza Géza kereskedelmi és iparügyi miniszter, dr. Mikecz Ödön igazságügyminiszter, dr. Karafiáth Jenő, Budapest főpolgármestere, v. Petneházy és Tomesányi államtitkárok, Eliássy Sándor főkapitány, míg a német követséget Erdmannsdorf követ és báró Wrede katonai attasé, a német birodalmi autóipar szövetségét, az RDA-t pedig Herrmann Wölke saj-

tófőnök képviselte. A Magyar Autó-mobilkereskedők Országos Egyesületét Frey Ede elnök és Kádár Imre igazgató képviselte, aki Landauer Eduard dr.-ral, a KMAC vezetőtitkárával egyetemben emberfeletti munkát végezve, biztosította a kiállítás sikerét.

A Kormányzó a megnyitó közönségének élén a legnagyobb érdeklődéssel szemlélte meg a standokat, sok helyen kért felvilágosításokat, majd a díszesarnokba vonult, ahol Jakab Tivadar igazgató, a 432 kilométeres sebességet elért Mercedes-Benz világrekord-kocsit, majd a 610 km-es sebességgel szárazföldi repülőgépek számára világrekordot tartó Daimler-Benz repülőmotort mutatta be. Az Auto-Union sok világsikert aratott GP-kocsijának megtekintése után a magyar bajnokok: Kozma és Pathó BMW motorkerékpárjainál állott meg a kormányzó, aki a börtürahában tisztelgő hatszoros magyar bajnok Kozma Endrétől megkérdezte, hogy hány versenyben győzött és milyen versenytervei vannak? A megadott válaszok után Kozma Endre arra kérte a minden sportok legfőbb támogatóját, hogy tegye lehetővé Magyarországra a versenygépek vámtmentes behozatalát. A kormányzó mosolyogva válaszolt:

— A KMAC útján kell ezzel a kérrrel az illetékes miniszterhez fordulni.

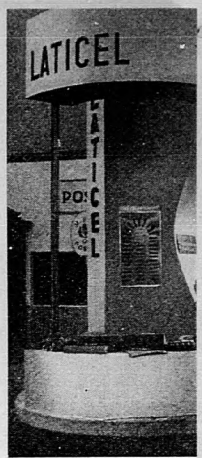
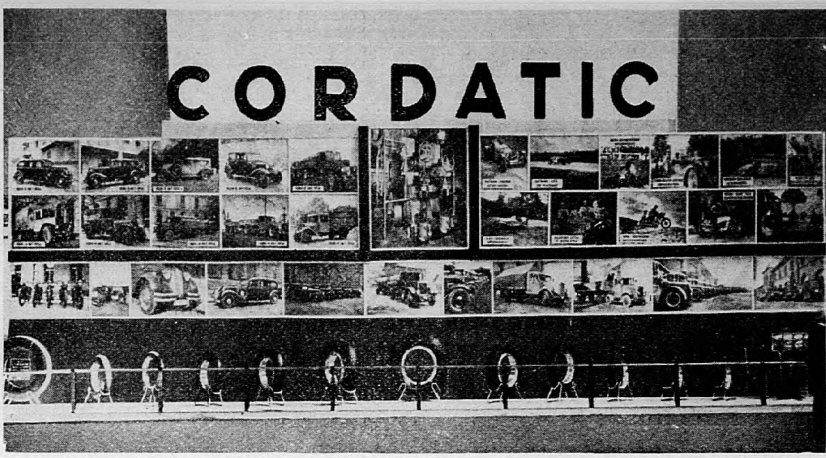
A kormányzó néhány szót váltott még Pathó Gyulával, az oldalkocsis motorkerékpár-bajnokkal, majd a Maserati versenykocsija előtt álló Festetics Ernőt tüntette ki megszólításával. Azután tovább sétált a standok között, szeretetteljes érdeklődéssel szemlélve a modern autóipar csodás termékeit...



A német utazási iroda és az Auto-Motor standja.

**Henger köszörülések precíz gépeken:**

**Solymossy és Társánál**  
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6



A Cordatic-Laticel-Cornador-stand a kiállításon. A Cordatic-stand balszélén egy 180.000 km-t futott Cordatic-abroncs.

# CORDATIC

A kiállítás főbejáratával szemben hatalmas, magyar kiállításon eddig ismeretlen méretű fényképtabló fogadta a kiállítás látogatóit: Cordatic! A tabló egyik oldalán kimagasló Cordatic-teljesítményekről készült fényképsorozat ejtett bámulatba, személy- és agyontelített teherautókon százezer kilométereket abszolvált Cordatic-pneuk hirdetik a magyar gumigyártás áttűtő sikerét, míg a másik oldalon kimagasló Cordatic sportteljesítményekről készült megkapó felvételek igazolták azt a bizalmat, mely bajnokainkat a Cordatic-hez fűzi és amely bizalomra a Cordatic minősége méltán rá is szolgált. Delmár sikerei, Kozma montekarlói győzelme, Hartmann nemzetközi rekordjai idolkolják és támasztják alá az óriási tabló befejező képsorozatát: „Minden típusú gépjárművön Cordatic.” Ezúttal képeken vonul végig előtűnik az, amit az uccán nap-nap után talán már észre sem veszünk: Cordatic-kal fut a motorkerékpár, a személyautó, a traktor, a teherautó és Cordatic az autobusok sokszor megesodált, hatalmas ballonja is... Hosszú évek kitaró munkájának eredménye volt az a fényképen bemutatott Cordatic sikersorozat és a Gumigyár lelkiismeretes munkájának műhelyéről is érdekes felvételt tárt a közönség elé: a Cordatic próbagépet.

Maga a Kormányzó úr is meglepetéssel nézett az impozáns tablóra és a fogadtatására siető Vadas igazgatónak és Krisztinkovich főmérnöknek elismeréssel mondta:

— Rendkívül örülök, hogy a magyar pneumatikagyártás örvendetes fejlődésnek indult.

A hatalmas Cordatic-tabló alatt különféle Cordatic-típusok, oldalt pedig a Cornador fékberendezés és az autotechnikában is oly népszerű Laticel-cikkek stilszerű pavillonjai egészítették ki a Gumigyár reprezentatív standját.

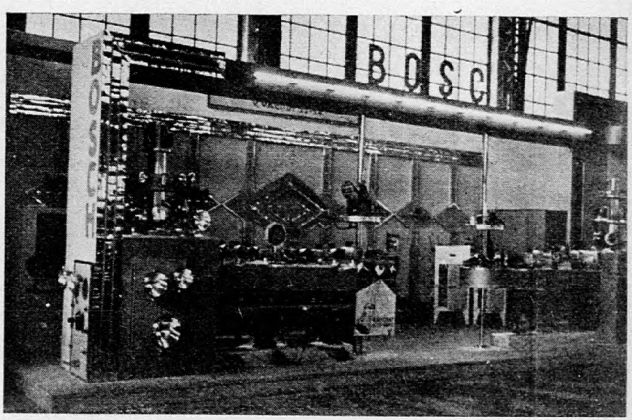
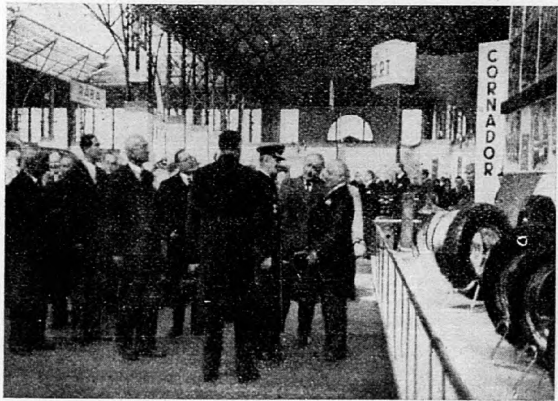
# MERCEDES-BENZ

„170 V“	.....	1697	cm.,	4	heng.	38	Le
„230“	.....	2229	cm.,	6	heng.	55	Le
„320“	.....	3207	cm.,	6	heng.	78	Le
„500“	.....	4918	cm.,	8	heng.	110	Le
„540 K“	.....	5401	cm.,	8	heng.	115/180	Le
„Grosser Merc.“	.....	7655	cm.,	8	heng.	150/200	Le
						ill. 155/230	Le

Eme néhány Mercedes-Benz-típus felsorakoztatásával izelítőt adtunk a Daimler-Benz konzern típusgazdagságából. Pedig a „170 V“ modell farmotoros változatát, a 2,5 literes személy Dieselt és az összerék meghajtásos és kormányzású terepjáró modellt föl sem említettük!

# BOSCH

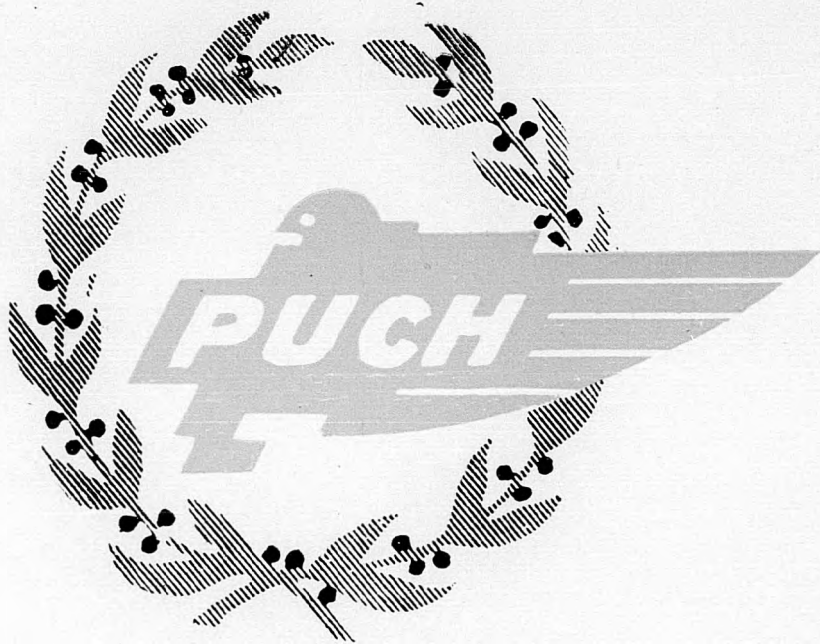
A Bosh-stand kiállított anyagának egyik legérdekesebb újdonsága a telep-főikapeselő. A gondolat nem új: olyan kapcsolót iktatni a világítóberendezésbe, mellyel a telep teljesen lekapcsolható a koesi áramot vezető huzalhálózatáról, hogy a vezetékek ne álljanak áram alatt olyankor, amikor huzamosabb ideig állítjuk le a gépet, mint például az éjszakai pihenő alkalmával. A telep-főikapeselő közvetlenül az akku plusz sarka után iktatva, szakítja meg az áram útját és nemcsak a fényzőókat, a gyújtást, a kürtöt stb. kapcsolja ki, hanem kiiktatja az önindítót is. Zárlat esetén tehát a telep nem sültet ki, nem kell tartani rövidzárlattól és az esetleg azt követő fúzesettől. Üzemzavarok alkalmával — például amikor vezetékhiba miatt a kürt folyton szól, vagy amikor a régi autósok előtt ismert égett gumiszagot érezzük — egyszerű mozdulattal kapcsolhatjuk le a telepet. De kitűnő szolgálatot tesz Boschék célszerű újdonsága a tolvajok és a garázsban tologatás helyett lelkiismeretlen módon önindítómotorral „közlekedő“ kocsimosók ellen is. A telep-főikapeselő igen könnyen szerelhető akár a legelrejtettebb helyre is és filléres ára feltétlen népszerűséget van hivatva számára biztosítani.



Vadas igazgató és Krisztinkovich főmérnök fogadják a Cordatic-stand meglátogatására érkező Kormányzót.

A Bosch-stand.

350 GS



A  
LEGTÖKÉLETESÉBB  
MOTORKERÉKPÁR



# AUDI HORCH WANDERER

A „Hess-stand“ díszre kétségte-  
lenül a stand díszhelyén álló, remekbe  
készült, hatalmas Horch-kabriólé  
volt, mely előtt a Kormányzóné el-  
ragadtatással állapította meg:

— Ez már nem is autó, — való-  
ságos álom!

De volt a standnak még egy rend-  
kívüli érdeklődést keltett modellje:  
az üvegből készült hathengeres  
Wanderer-motor, melynek üveg-  
falán át a közönség elé tárult a mo-  
tor titokzatos belső élete. A meghaj-  
tott motor hengereiben az egyes  
munkaütemeket más-más színű fé-  
nyek felvillanása jelezte, az érdeklő-  
dők — volt belőlük elég — meg-  
figyelhették a dugattyúk, a szelepek  
működését, az olajjáratokban cir-  
kuláló olajat és a hűtőköpenyben  
áramló hűtővíz cirkulálását egy-  
aránt. De lássuk a kiállított model-  
leket!

„W 24“	... 1755	cm., 4 heng.	... 42 Le
„W 40“	... 1949	cm., 6 heng.	... 40 Le
„W 45“	... 2241	cm., 6 heng.	... 55 Le
„W 23“	... 2632	cm., 6 heng.	... 62 Le
„W 26“	... 2632	cm., 6 heng.	... 62 Le
„W 25 K“	... 1949	cm., 6 heng.	... 85 Le

Az 1938. évi Wanderer program-  
ban három, elől-hátul lengőtengely-  
es modell szerepel: a 2 literes fe-  
lülvezérelt, 6 hengeres motorral sze-  
relt „W 40“, az ugyancsak ohv. 2.2  
literes „W 45“ és az alulvezérelt 2.6  
literes motorral szerelt „W 26“. A  
többi Wanderer-modell tengelynél-  
küli, kereszttrugós, elsőkerékfelfüg-  
gészéssel kerül piacra, míg hátul a  
W 24-es modelleken oly jól bevált,  
a kocsis súlyvonalában bekötött ke-



A Kormányzó gratulál Hess Ervinnek.

resztirányú rugókötegre függesztett  
merevtengelyt, ú. n. függőtengely-  
megoldást találunk. Az idei W 24-es  
modellek teljesítményét 2 lóerővel  
42 lóerőre sikerült fokozni. Vala-  
mennyi Wanderer-modell 4 fokozatú  
— a W 45 és W 25 K modellek ki-  
vételével szinkronizált 3-ik és 4-ik  
sebességi fokozattal — sebességvál-  
tóval vannak szerelve.

## AUDI

„Audi-Front“ ... 2255 cm., 6 heng. 55 Le.

Audi maradt a régi: Porsche kon-  
struálta hathengeres ohv. motor,  
elsőkerék-meghajtás, elől-hátul len-  
gőtengely, négysebesség, a 3-ik és  
4-ik fokozat szinkronizálva.

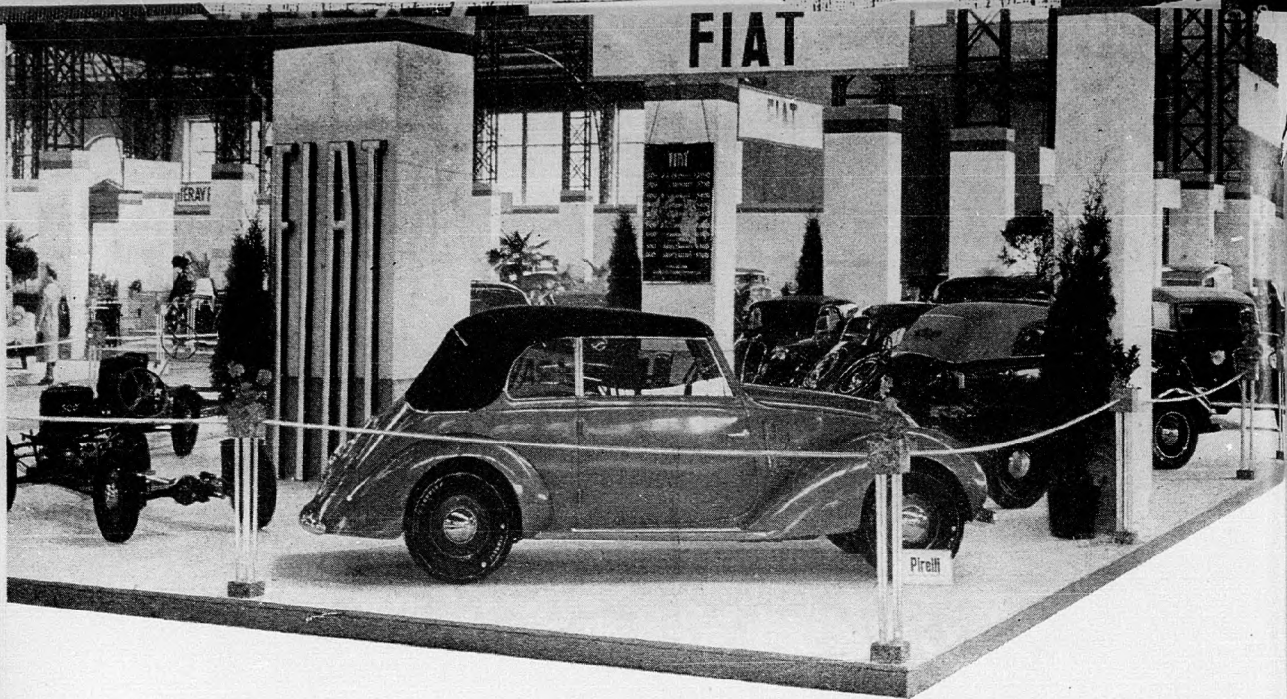
## HORCH

„330 V“	... 3517	cm., 8 heng.	... 82 Le
„330 BL“	... 3517	cm., 8 heng.	... 82 Le
„350 A“	... 4944	cm., 8 heng.	... 120 Le
„350“	... 4944	cm., 8 heng.	... 120 Le
„351“	... 4944	cm., 8 heng.	... 120 Le
„351 A“	... 4944	cm., 8 heng.	... 120 Le

A Horch-gyár 3.5 literes, V hen-  
gerelrendezésű és 5 literes soros,  
nyolchengeres motorjait variálja  
többnyire lényegtelenül eltérő alvá-  
zakkal. A Horch-alvázak az egy  
„350“-es típustól eltekintve, elől füg-  
getlen kerékfelfüggesztéssel, hátul  
pedig kettős csuklós tegellyel ké-  
szülnek. A „350“-es modell elől-hátul  
merevtengelyes konstrukció. A pom-  
pás karosszériák méltóak a Horch-  
alvázakhoz!



Audi-, Horch- és Wanderer-kocsik a Hess Ervin-cég területén, elől közepén a „sztár“, a pompás Horch-kabriólé,



A Fiat-stand.

## FIAT

Fiat „500“	... 565 kem., 4 heng.	... 13 Le
Fiat „1100“	... 1082 kem., 4 heng.	... 32 Le
Fiat „1500“	... 1482 kem., 6 heng.	... 43 Le

A Fiat-standon a páratlan népszerűségnek örvendő FIAT-trió — az „500“, a „Balilla 1100“ és az „1500“ — fogadta a látogatókat. Fiaték azonban gondoskodtak róla, hogy a mindenki által jól ismert harmonikus Fiat-vonalak mellett a szolid, korszerű Fiat-konstrukció is kellőképp kidomborodjék a kiállítási standon. A legkülönfélébben karosszált kocsik sorában, melyek közül az amerikai tetős, nyitott modellek újdonságszámba mennek, ott láttuk mindhárom Fiat-típus alvázat is. Fiat ilyenformán valóban bemutatta

a közönségnek típusait, nem kellett röntgen-szemek ahhoz, hogy a karosszériák mögött elképzelhessük a tulajdonképpeni konstrukciót, az alvázat, melyet Fiat a karosszált típusok tőzsomszédságában indokolt büszkeséggel tárt a közönség elé.

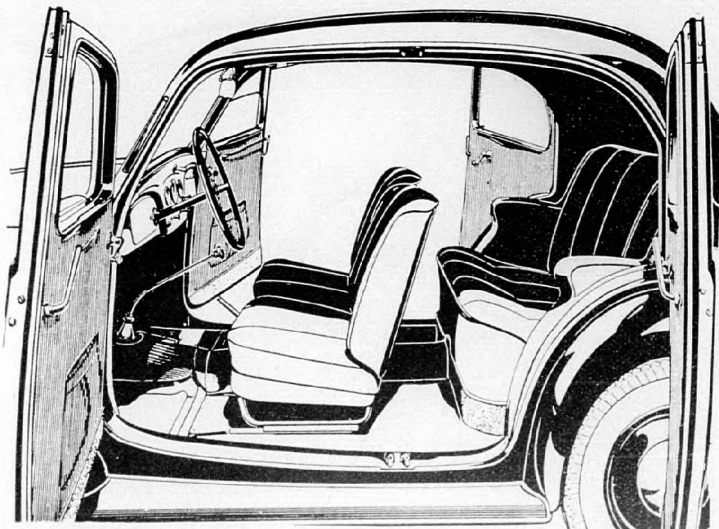
Legyszerűsített, nyugodt tervezésűség jellemzi ezeket az alvázatokat, melyeken a modern autókönstrukció minden bevált vívmányát megtaláljuk. Az alvázkonstrukciókon bizonyos egységesség vonul végig, tanujeleként annak a bevált konstrukciós iránynak, melyen a Fiat-gyár tervezői haladnak. A Fiat-alvázatokat független elsőkerék-rugózás, félliptikus rugókra függesztett merev hátsó tengelyek, olajfékek és négyfokozatú sebesség-

váltók jellemzik, melyeknél a harmadik fokozat zajtalan és szinkronizált kiképzést nyert. De vegyük egyenként sorra az alvázatokat és velük parallel a pompás vonalú karosszériákat.

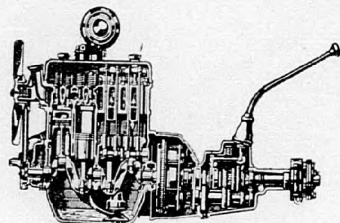
A Fiat-sorozat legkisebb tagja a kis Fiat „500“, mely külső méreteit meghazudtolóan, kényelmes férőhelyet biztosít két személy számára és olyan tágas esomagtérrel rendelkezik, hogy sok jóval nagyobb kocsik megírigyelhetné. Találón jegezte meg valaki a berlini kiállításon:

— *Ha benn ül az ember ebben a kocsiban, az az érzése, hogy az utasfülkébe az egész kocsit beleférne!*

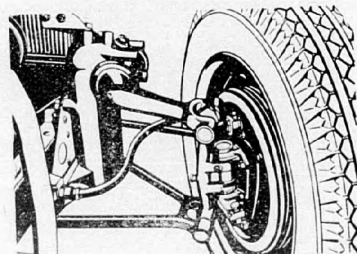
A Fiat „500“ bámulatos teljesítményéről meghaladott dolog volna ismétlésekbe boesátkozni, kivételes



Kényelmesen tágas a Fiat „1100“ férőhelye.



A Fiat „1100“ motorja.



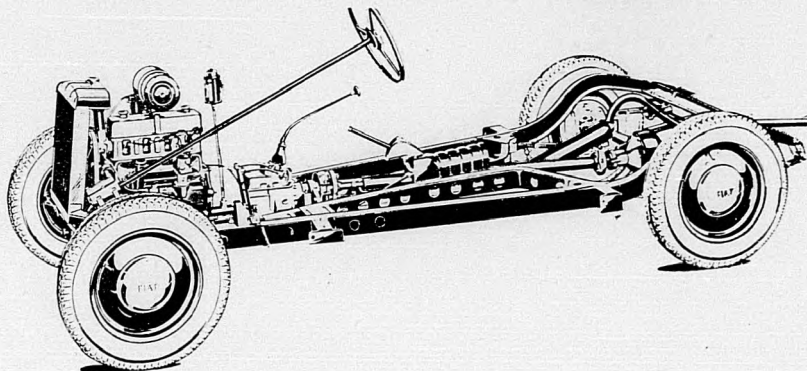
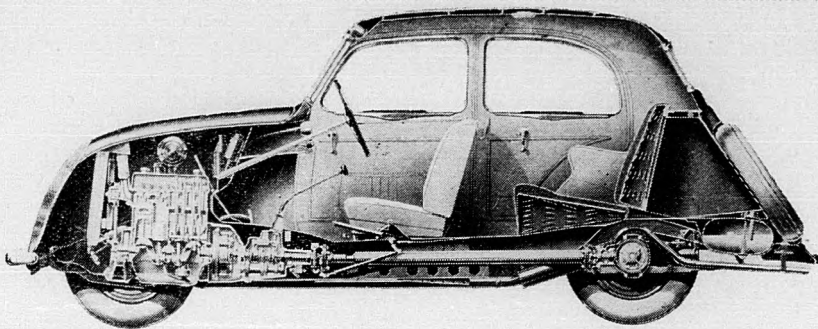
A Fiat „1100“ lengőtengely megoldása.

képességeit az országútjainkat rövid idő alatt százsámra előzőnlött masinák hirdetik. A Fiat „500“, mely a világ legkisebb nagyszériában gyártott autója, két típusban készült: kétüléses csukott és praktikus voltánál fogva nagyon ajánlható kétüléses nyitható tetős kivitelben.

A Fiat-trió középő tagja a régi, népszerű Balillák leszámazottja, a „Balilla 1100“, mely mint arra neve is következtet, 1.1. literes, négyhengeres, felülvezérelt motorral van szerelve. A „Balilla 1100“ alig fél esztendő alatt meghódította a magyar közönséget, méltó örököse lett a régi Balillák pozíciójának, 32 lóerőre emelt motorteljesítménye és tokozott csavarrugókkal megoldott független elsőkerékrugózása a kiskocsi sorában kétségtelenül vezető szerepre predesztinálja.

A harmadik, a modern Fiat-sorozat legidősebb, jól kipróbált tagja a hathengeres, 1.5 literes, felülvezérelt motorral szerelt rendkívül eleven Fiat „1500“, mely természetesen fokozott mértékben egyesíti magában az általánosan jellemző Fiat sajátságokat: a sebességet, takarékoságot, stabilitást és kényelmet.

A Fiat-trió minden tagjának legkiemelkedőbb erénye a nagyszerű úttartás és stabilitás. A függetlenül felfüggesztett és kirugózott első



Felül: A Fiat „1100“ metszete. Alul: A Fiat „1100“ alváza.

kerékek simává varázsolják a leggyilkosabb utat is. A jól akceleráló motor, párosulva a kitűnő fékekkel, igen forgalmas úton is rendkívüli átlagsebességeket tesz lehetővé, ami-

kor hozzájárul az, hogy a kényelmes ülés, az igen tágas látótér, a könnyű kormányozhatóság igen hosszú túrán sem fárasztja a vezetőt.

# MÉRAY-PUCH

## 200 L



**KATEGÓRIÁJÁNAK LEGSZEBB ÉS LEGTÖKÉLETESEBB MOTORKERÉKPÁRJA**

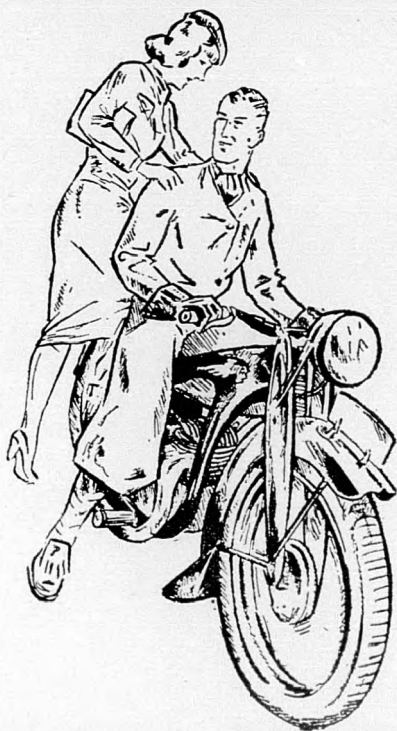
ÁRA **P 980.-**

**MÉRAY R. T.**

VI., LEHEL-UTCA 10.

**PUCH-MŰVEK**

VI., LEHEL-UTCA 25.



# MÉRAY-PUCH

A tavalyi szezonban oly eredménydúsnak bizonyult Méray-Puch együttműködés következményeképpen a két márka közös standon vultatta fel gyártmányait a kiállításon. A páratlan népszerűsége szert tett 200-as Méray-Puch modellek mellett természetesen ott láttuk a Méray-motorkerékpárokat és a Puch-típusokat is, sőt a gráci gyár két újdonságát is a kiállítás keretében mutatta be a magyar közönségnek.

Nagy tetszést aratott az új 350-es Puch-terepjáró sporttípus, mely a legújabb motorkerékpár-technikai vívmány vértetében kitűnően megoldott hátsókerékkrugózással méltán került az érdeklődés középpontjába. A 350-es Puch terepjáró masina eredetileg katonai célokra, tehát minden szempontból a legnagyobb igénybevételekre épített típus, mely robusztus építése, valamint motorjának 14 lóereje révén játszi könnyedséggel birkózik meg az ol-



Méray Endre igazgató bemutatja a Kormányzónak a Méray-Puch-standon kiállított modelleket.

juk a 200-as Méray-Puch masinákat, melyek az idén két típusban kerülnek piacra. A tavalyi normál típus mellett egy luxuskivitelű, átkonstruált „Flachland“ blockmotorral, kromozott benzintartánnyal és kormányrögzítővel szerelt „200 L“ jelű luxustípus kerül forgalomba, mely a normáltípus 80 km-es sebességével szemben 90 km-re képes. A Méray-Puch-standon élénk érdeklődést keltett Martinek István 200-as Méray-Puch gépe, mellyel a jeles túraversenyző pótutassal súlyosbítvva, a KMAC és DDAC ellenőrzése mellett 24 óra 10 perc alatt tette meg tél derekán, nehéz út- és hóviszonyok közepette, a 960 km-es Budapest-Berlin utat. Mondanunk sem kell, fényes diploma ez a 200-as Méray-Puchoknak!

De akadt a Puch-standnak még egy szenzációja: megjelent az Autó-Motorban már hetekkel ezelőtt jelzett Puch-népmotorkerékpár. A szolid építésű kis masina 70 km-es, 1,5 lóerős motorral van szerelve, megjelenése országsszerte páratlan arányú érdeklődést keltett. Ez a modell aránál fogva is alkalmas lesz az ország legszélesebb néprétegeinek motorosítására

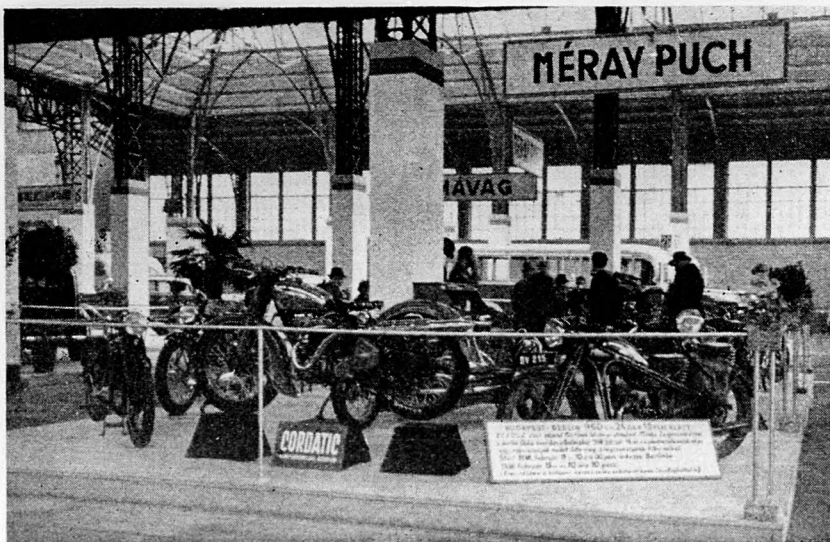


A Puch népmotorkerékpár.

dalkocsival is. A 350-es Puch terepjáró sportgépről legutóbbi számunkban részletes műszaki leírás jelent meg, nem akarunk tehát ezen rendkívül érdekes modellek kapcsolatban ismétlésekbe bocsájtkozni, de meg kell állapítanunk, hogy ezen modell a valóságban magasan túlszárnyalta a közönség várakozását. A kiállítás megnyitása óta forgalomba került 350-es Puchok tulajdonosai a legnagyobb elismeréssel nyilatkoznak a masina üzemi sajátosságairól, stabilitásáról. Hála a rugós hátsóvillának, a gép hátsó kereke a legmerészebb ugratókon sem lendül a levegőbe, a legrosszabb állapotban levő úttesten is simán robot át, úttartása, kanyarbiztonsága egyenesen bámulatos. A 350-es modell motorja konstrukciós szempontból lényegileg azonos az ikerdugattyús Puch-rendszerrel, az eltérés a 250-esek motorjától csupán annyi, hogy a villás hajtókar helyett kettős, egymástól független hajtókart alkalmaztak, mely még pontosabb vezérlést biztosít és így esőkkenti a fogyasztást és fokozza a teljesítményt.

A jól ismert, luxuskivitelű 250-es Puch túra- és sportgép, az 500-as és 800-as modellek társaságában talál-

A Méray-Puch-standon általános érdeklődést keltett Martinek gépe, mellyel 24 óra alatt, pótutassal, tél derekán Budapestől Berlinbe motorozott.





A Hahn Arthur cég standján az egész Ford „család” vonult fel, közöttük a magyar MÁVAG Ford V 8 és Eifel.

## FORD

„Eifel” ..... 4 heng., 1157 cm 34 Le  
 „V 8” ..... 8 heng., 3560 cm 90 Le  
 „Lincoln Zephyr” ..... 12 heng., 4375 cm 110 Le

A Ford név már külsőségeiben is méltó helyet kapott a kiállításon: az Iparearnok hatalmas kupolája alatt, reprezentatív helyen vonultak fel a magyar közönség előtt oly népszerű Ford-típusok, a kis „Eifel”, a nyolchengeres „V 8” és a tengerentúli vendég, a luxuskocsi sorában is vezetőhelyet elfoglaló 12 hengeres „Lincoln Zephyr”.

A stand homlokterében állott a „V 8” típus, hossz tengelye körül forgatható, felette tanulságos demonstrációs alváza, melynek metszetrészelei munkaközben tárták fel a motor, sebességváltó és más szervek működését. Az érdeklődés gyűjtőpontjába került modell ötletes, fotocellás készülék segítségével maga a közönség hozhatta forgásba, miáltal valóban utolsó porcikájáig megismerhette mindenki Ford eme világsikert aratott, nyolchengeres típusának erőforrását és alvázat. Ezen demonstratív alvázhoz *szébbnél-szebben karosszált kényelmes „V 8” és „Eifel” modellek* szolgáltatnak harmonikus keretet, míg a stand díszé egy remekbe készült „Lincoln Zephyr”, az autótéchnika konstrukciójában és formában egyik legtekintélyesebb alkotását reprezentálta.

A nálunk is oly népszerű „Eifel” és „V 8” modellek a tavalyiakhoz viszonyítva csupán lényegtelen változásokon mentek át, mivel a Ford-gyár tradícióihoz híven, mellőzve a kétes eredménnyel kecsesgató próbálkozásokat, inkább ezen két standard típusának tökéletesítésére fordította minden figyelmét. A két típus az elmúlt években minden tekintetben beváltotta a hozzá fűzött

reményeket és így érthető, hogy a gyár mindössze apróbb újításokkal, ugyanezen típusait bocsátja az idén is vevői rendelkezésére. A Ford „Eifel” a tavalyi, igen nehéz németországi terepversenyek meggyőző eredményei alapján, mint elnyúzatlan, gyors szériakocsi szerepel a piacon, ugyanakkor a Ford „V 8”, mint a *legelterjedtebb nyolchengeres típus adja döntő bizonyítékát kvalitásainak.*

A Ford „Eifel” limuzinek nagyjában a tavalyiakkal egyező kivitelben kerülnek piacra, a kabrió-limuzinek most fémkarosszériával jelentek meg, esomagtartójuk hátul ki-

vülről, de az üléstámla előrehajtásával belülről is nyitható.

A Ford „V 8” motorját nagyobb hűtő és alkalmasabb ventilátor-szárnyak révén még sebesség-állóbba tették, a kocsis fara most áramvonalidomban végződik, a hátsó kerekeket az aerodinamikus forma érdekében tokoztták, a pótkerék pedig ötletes megoldás révén a esomagtartóba került és nem zavarja főbbé az aerodinamikus vonalak lágy harmóniáját. Az ideji típusú Ford „V 8” modelleken nem kevesebb, mint tíz újítás szolgálja az utazás kényelmét és újabb kilenc újítás a vezetés biztonságát.



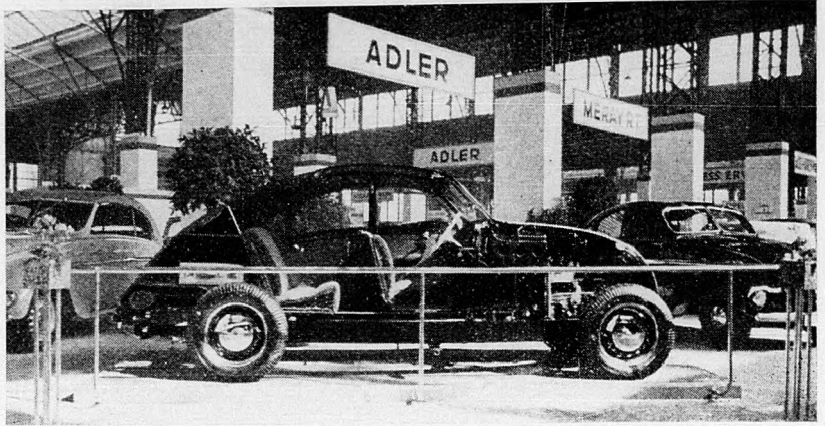
A legelőkelőbb „idegen”: a Lincoln Zephyr,

# ADLER

„Trumpf-Junior” . . . 995,4 cm., 4 heng. 24 Le  
 „Trumpf” . . . . . 1644 cm., 4 heng. 38 Le  
 „Adler 2.5 l.” . . . . 2494 cm., 6 heng. 57 Le  
 „Diplomat” . . . . . 2916 cm., 6 heng. 62 Le

A rendkívül izlősen rendezett stand legérdekesebb modellje egy felébe metszett, új 2.5 literes Adler-áramvonal limuzin volt, mely pompás betekintést engedett a remekbe készült konstrukciós részletekbe is.

Az Adler-gyár ezidei programja és a már évek óta esekély módosításokkal pompásan bevált Trumpf-Junior, Trumpf és Diplomat modellek gyártását öleli fel, mely triót a tavaly megjelent és méltán feltűnést keltett 2.5 literes Adler-típus egészíti ki. Az Adler-gyár eme 2.5 literes kéthengerese már áramvonalba szabott külső megjelenésével is olyan konstrukciós nyomdokokon



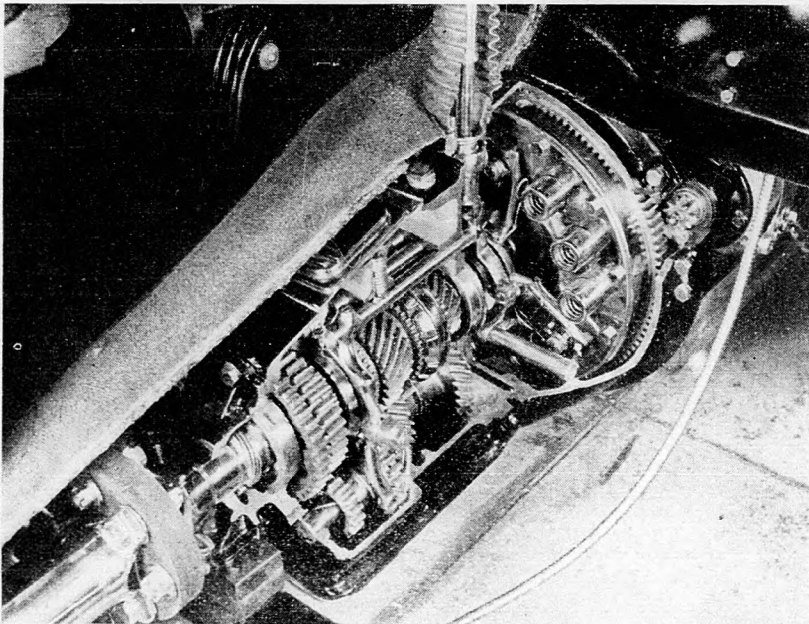
Az Adler-metszet nemcsak érdekes volt, hanem egyben tanulságos is.

tipusainak konstrukcióját évről-évre körültekintő gonddal esiszolgáltatta, éppen úgy a gyártási folyamat tökéletesítésének is gondját viselte, fokozott nyersanyag és meg-

tott a gyár az Adler szervisz-szolgálatok megszervezésére, ami az Adler-kocsik értékállóságának fokozásában, nemkülönben az üzemi gazdaságosságában döntő fontossággal bír. Ilyen gondos munkálatok közepette hagyta el a tavalyi év végén az 50.000-ik Trumpf-Junior és a 25.000-ik Trumpf az Adler-gyárat!

Az Adler Trumpf-Junior, illetve Trumpf-modellek előkerékmeghajtásos típusok, szemben a két nagyobb Adler-típussal, melyeket hátsókerékmeghajtással épít a gyár. Valamennyi modell négyfokozatú sebességváltóval szerelve kerül ki a gyárból. Adler kizárólag alulvezérelt motorokat épít, melyek a Junior-modellt kivéve, könnyűfém hengerfejekkel kerülnek forgalomba. A motorok három helyen gumiba vannak ágyazva. Az összes Adler-modellek független kerék-felfüggesztéssel készülnek, egyedül a Diplomatnak van hátul merev tengelye, míg a Trumpf-Junior hátsó rugózását továbbra is a jól bevált torziós rudazat oldja meg.

Külső, formai szempontból, mint újdonságot üdvözöltük a 2.5 literes Adler sport-limuzint, melyben a légellenállást csökkentő, harmonikusvonalú, kényelmes karosszeria-forma, a gazdaságos motorteljesítménnyel párosulva, az Adler-gyár alapvető elveit domborítja ki.



A 2.5 literes Adler sebességváltója.

halad, melyek az Adler-konstruktőrök rajzasztalain hosszú évek kísérleteinek eredményeként öltöttek testet.

És miként az Adler-gyár jól bevált

munkálási kontrollok alkalmazásával nagyban hozzájárult az Adler-kvalitás kidomborításához. A gyártási folyamat tökéletesítésével párhuzamosan különös figyelmet fordí-

# Gracetzin

a legújabb világrekordok karburátorja

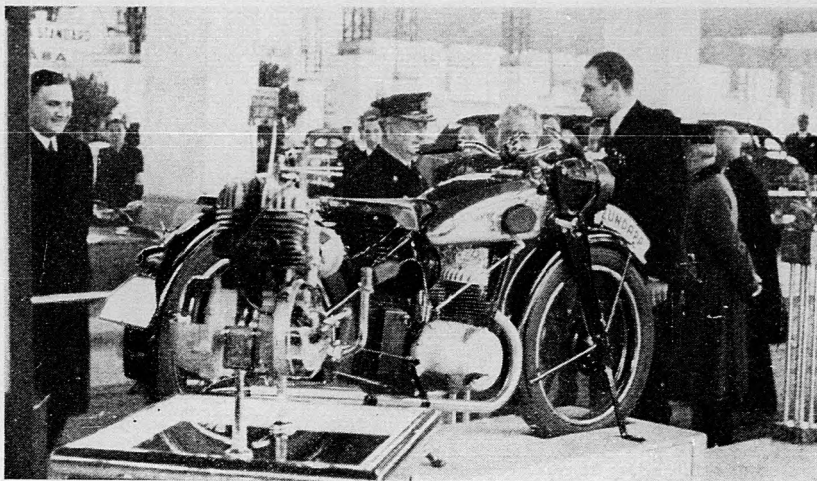
VEZÉRKÉPVESELET:  
**M. A. K.**  
 MOTOR- ÉS  
 AUTÓKELLÉK RT.  
 Budapest, Jókai ucca 11  
 Telefon: 126-834

# ZÜNDAPP

„DB 200“	... 196 cm., 1 heng., kétút.	7 Le
„DBK 250“	... 245 cm., 1 heng., kétút.	8,5 Le
„DB 250“	... 245 cm., 1 heng., kétút.	8,5 Le
„DS 350“	... 343 cm., 1 heng., ohv.	18 Le
„K 500“	... 493 cm., 2 heng., sv.	16 Le
„KS 500“	... 493 cm., 2 heng., ohv.	25 Le
„KS 600“	... 592 cm., 2 heng., ohv.	28 Le
„K 800“	... 797 cm., 4 heng., sv.	22 Le

A Zündapp-standon érthető módon az új 350-es ohv. sportgép állott az érdeklődés középpontjában, mely masina a kiállítás keretében mutatkozott be a magyar motoros közönségnek, melynek köreiből könnyű-fém hengerfejével és kétbüttyökten-gelyes szeleplevel kétségtelenül osztatlan elismerést aratott. A Zündapp-gyár ma már csak 200-as és 250-es modelleket építi kétütemű rendszerben, lánemeghajtással, amit a 350-es ohv. sportgépen is megtalálunk még, de a kéthengeres, négyütemű 500 és 600-as, majd a négyhengeres 800-as masinák kivétel nélkül kardánmeghajtással kerülnek forgalomba. A többhengeres, lemezvázas, kardános masinák sorában is akad újdonság, itt van a 600-as ohv. modell, mely az 500-as sportgép nagyobb testvére. A többhengeres modellek mind cserélhető kerekkel vannak szerelve, a fontosabb bowdenhuzalokom nem hiányzik a zsírófej sem. Az alapvető Zündappkonstrukció lényeges szerveit, a motort, a speciális elasztikus sebességváltót a közönség pompásan kivitelezett metszetmodelleken vehette szemügyre.

A rendkívüli látogatottságnak örvendő, felette izlésesen csoportosított Zündapp-standon a gyár magyarországi vezérképviselője, Pajor Imre ötletes talánnyal lepte meg a stand látogatóit. A stand homlok-



A Kormányzó meglekinti a Pajor Imre által bemutatott Zündappokat. Balról Bornemisza miniszter.

terében, emelvényen egy 250-es Zündapp állott, melynek első kerekét a kiállítás tartama alatt villanymotor hajtotta meg. Mint a géphez mellélt okmányból kitéjt, a gép tachométerjét a KMAC által a megnyitáskor lepecsételt börszakba bujtatták és az okmány annak a pályázónak, aki a tachométernek a kiállítás zárásakor való állását legjobban megközelítette, 100 pengő jutalmat helyezett kilitásba. Az eredeti talány nagy népszerűségnek örvendett, maga a Kormányzó is elmagyaráztatta magának a rejtvény lényegét, majd mosolyogva megjegyezte:

— *Lelkiismeretes számítással meg lehet közelíteni a tachométer állását!*

És bizony százával akadtak, akik leszámolták az első kerék percenkénti fordulatszámát, mérték, szá-

mitották a kerék kerületét, megszo-rozták a percenkénti kerékfordulatok számával, azután sorra került, hogy hány órát van nyitva naponta a kiállítás, hány órát forog a kerék, szorzás, ellenőrző beelés, minden lehetőséget mérlegeltek a pályázók mielőtt a pályázati urnába dobták volna „szavazatukat“... Még a szomszéd cédulájába is belekukkantottak...

Az érdeklődés természetesen a kiállítás utolsó napján érte el csúspontját, amikor „leleplezték“ a tachométert: 2583 km-t mutatott! Négy pályázó — Szilágyi Ottó tanuló, Kispeszt, Fő tér 6; Szilvassy Andor pt. díjnok, Budapest, Keve u. 39; Morva Zoltán tanuló, Dunakeszi, Cserkész u. 16; Szemző Lajosné, Kiskunhalas — pontosan eltalálta a tachométer állását: mindegyikük 25 pengőt nyert!



A Zündapp-stand. Középen, kissé balra a „titokzatos motorkerékpár“, melynek el kellett találni a kiállítás tartama alatt végzett kilométer teljesítményét.

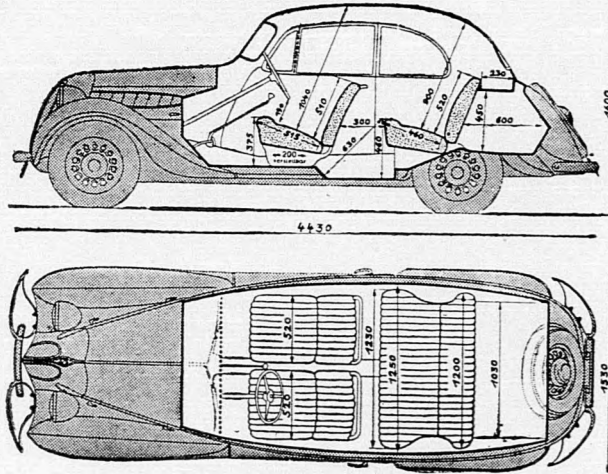
# BMW

„320“ . . . 1971 kem., 6 heng. . . 45 Le  
 „326“ . . . 1971 kem., 6 heng. . . 50 Le  
 „327“ . . . 1971 kem., 6 heng. . . 55 Le  
 „328“ . . . 1971 kem., 6 heng. . . 80 Le

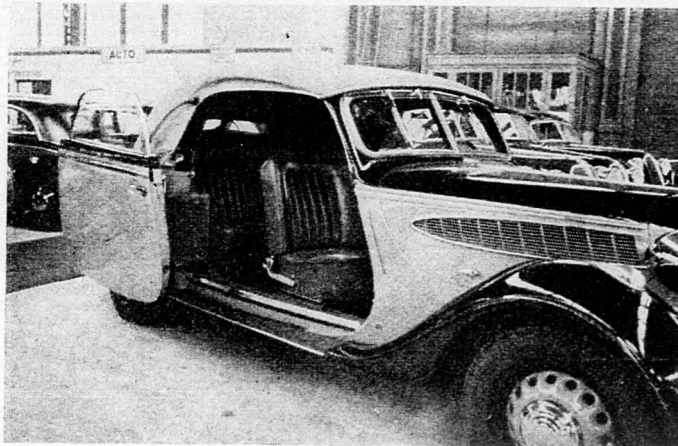
A BMW-stand a remek vonalú limuzinek és kabriolék sorában két közfelfűtést keltett modellt mutatott be a közönségnek: a „327“ típusjelű szürke-kék színű autóbahn-kabrióle sportszerű építésével, páratlanul elegáns vonalaival a maga nemében a kiállítás feltétlen legszebb modellje volt. Ugyancsak közfelfűtést keltett egy, már a berlini kiállításon is megcsodált szériában készülő kabrióletípus, melynek ajtó nem sarkok körül fordulnak, hanem eredeti helyzetükkel parallel 40 cm-t előre majd teljesen hátra nyílnak kényelmes beszállást biztosítva a kétajtós kabrióle hátsó ülésébe is.

A BMW-gyár teljesen a hathengeres konstrukció mellett kötötte le magát és 2 literes típusait négy kivételben készíti. A „328“ típusjelű sportmotorotól eltekintve, a többi BMW-típus motorikus szempontból csupán a változó kompresszióarány és az egy vagy két karburátoros kivétel folytán elért teljesítményekben különbözik egymástól. Míg a felültelepelt 1971 kem.-es 45 lóerős motor a könnyű építésű „320“-as modellben egy gázosítóval is 1:6 sűrítési aránnyal dolgozik, addig a nehezebb építésű „326“-os modell azonos motorja két gázosítóval 50 lóerőt, a „327“ jelű új modell ugyancsak azon motorja pedig két gázosítóval is 1:6.3-ra emelt sűrítési aránnyal már 55 lóerőt ad le.

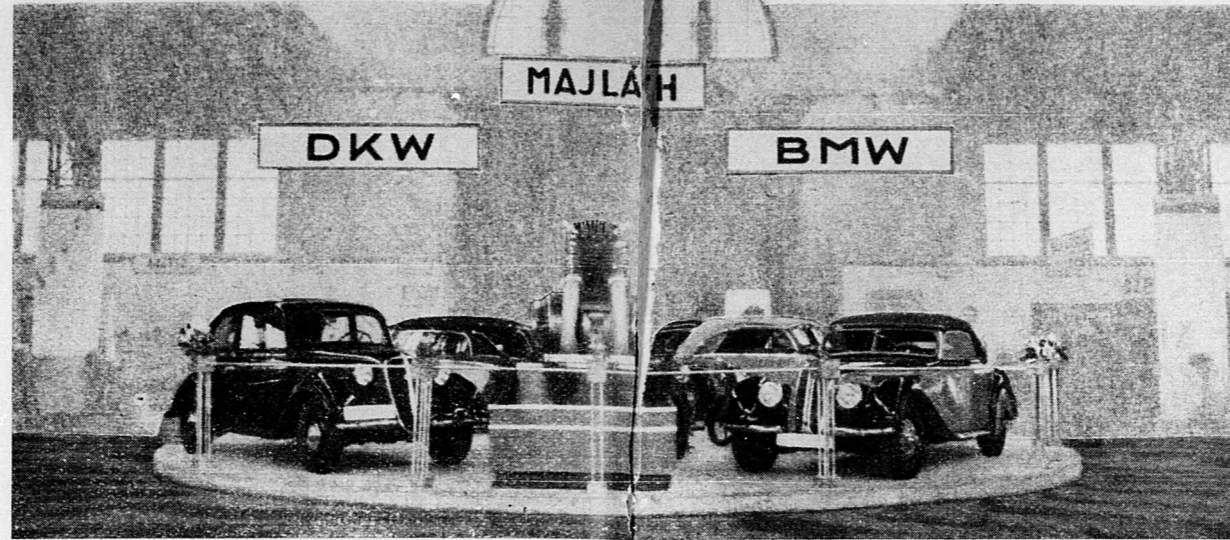
Nem mulaszthatjuk el ismételtlen utalni a 2 literes 45 lóerős, illetve 50 lóerős ötszemélyes túralimuzinek 20 kg. körüli rendkívüli alacsony lóerősúlyára, melyre a 2 literes 80 lóerős sportmodellnél a BMW-mérnökök pláne 10 kg. alatti lóerősúllyal dupláztak rá. A meglepően alacsony kedvező lóerősúly a BMW kocsik legfontosabb jellemzője ebben leli magyarázatát a BMW kocsik közmondásos gyorsulása, elevensége és magas csússsebessége, melynek kihasználását a független kerékelfüggesztés mellett kitűnő hidraulikus fékek biztosítják.



A BMW-autók bőséges méreteit mutatja be ez a rajz.

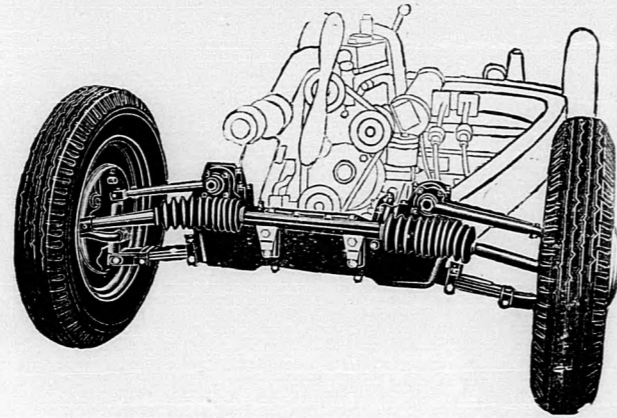


Az 50-es BMW kabrióle párhuzamosan nyíló, speciális ajtó kényelmes beszállást biztosítanak.

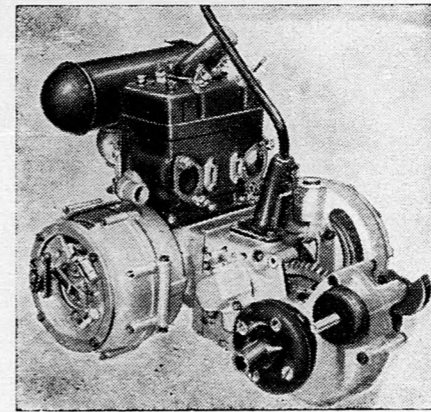


A Majláth-stand. Középen a DKW „üvegmotor“, balról az új DKW Sonderklasse, jobbról az 50 lóerős BMW Autobahn-Kabrióle.

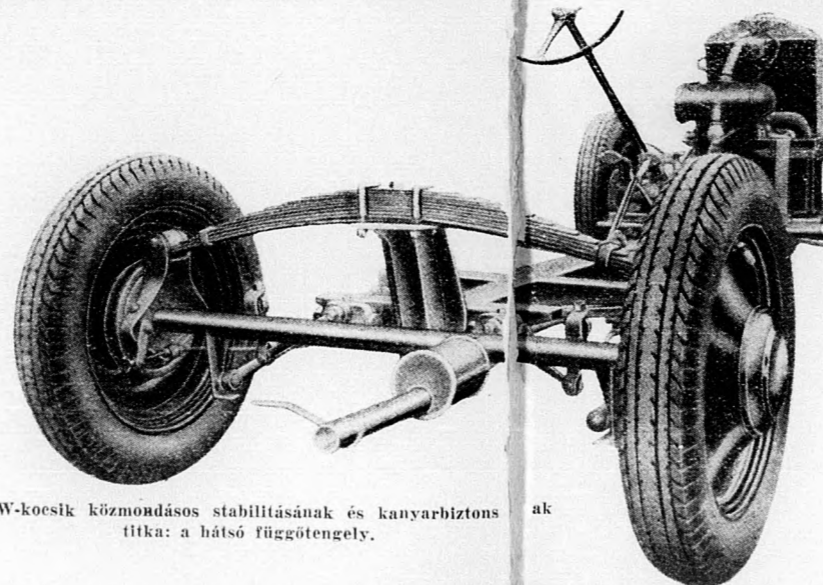
## Mit láttunk a Majláth-standon?



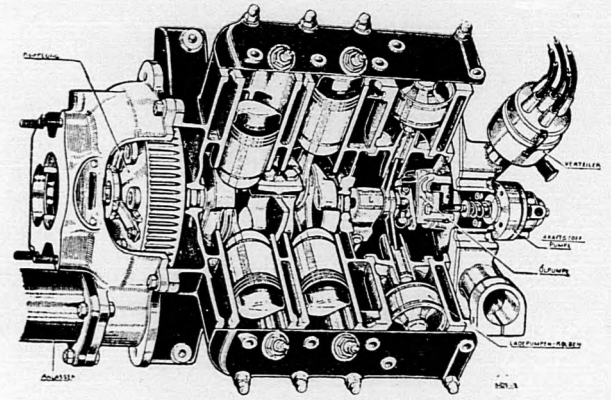
A BMW-kocsik érdekes első lengő tengely-megoldása.



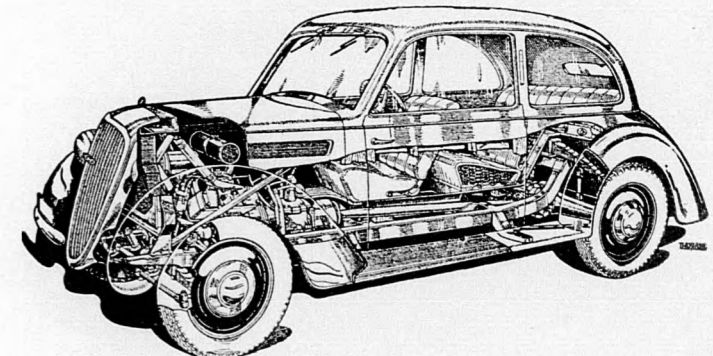
Az elsőkerék-meghajtásos DKW-modellek megbízhatóságáról híres motorja.



A DKW-kocsik közmondásos stabilitásának és kanyarbiztonság titka: a hátsó függő tengely.



A DKW Sonderklasse motorja. Jobbról a két töltődugattyú.



A DKW Sonderklasse metszete.

# DKW

„Reichsklasse“ . . . 584 kem., 2 heng. . . 18 Le  
 „Front Special“ . . . 684 kem., 2 heng. . . 20 Le  
 „Meisterklasse“ . . . 684 kem., 2 heng. . . 20 Le  
 „Front Luxus“ . . . 684 kem., 2 heng. . . 20 Le  
 „Sonderklasse“ . . . 1047 kem., 4 heng. . . 32 Le

A Majláth-stand homlokterében jókora méretű egyhengeres DKW üveg-motor ragadta meg a közönség figyelmét. A motor munkautemeit a motorban felvillanó színes fények jelezték, melyek nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy a közönség pillanatok alatt megismerhesse a kétütemű DKW-motorok játszi egyszerű működését és egyszerű konstrukcióját, a megbízható DKW kocsik népszerűségének egyik titkát!

Az idei DKW-gyártási programban három alváz-típus szerepel: a 600-as motorral szerelt „Reichsklasse“ alváz, a szabadonfutós 700-as motorral ellátott alváz, mely egyszerűbb kivitelben mint „Front Special“, díszesebb kivitelben mint „Meisterklasse“, luxus kabrióle változatban pedig mint „Front Luxus“ kerül forgalomba. A kiállításon új, bár másfél év óta ígért DKW-típus lepte meg a közönséget, a rendkívül elegáns kivitelű 4 hengeres „Sonderklasse“, mely az előbb felsorolt elsőkerék-meghajtásos típusokkal szemben hátsókerék-meghajtással készül.

A DKW modelleket elől független kerekek, hátul pedig a stabilitást jelentékeny mértékben biztosító függő tengely jellemzik. Az elsőkerék-hajtásos modellek három fokozatú, a Sonderklasse a felső fokozatokban szinkronizált, szabadonfutó négyfokozatú sebességváltóval kerül piacra.

A DKW modellek konstrukciójában évek óta úgyszólván a legesekélyebb változtatást sem regisztrálhattuk: nem is volt rá szükség! A DKW gyár elsőkerék-meghajtásos modelleivel olesó üzemű, igénytelen, elnyúzhatatlan, független elsőkerék-konstrukciója és hátsó függő tengelye, illetve feltűnően hosszú tengelytávja révén rendkívül stabil, mozgékony kiskocsitípust teremtett, mely évek óta minden igényt kielégítve fölsőlegessé tesz minden változtatást. Ezt a DKW-tulajdonosok tudják legjobban!





A Metzeler-stand.

## METZELER

Henne csaknem 280 km-es, abszolút sebességi motorkerékpár világrekordjának égisze alatt állott a Metzeler-stand. Kimagasló sportteljesítményekről készült fényképek és Henne Metzeler-gumin abszolút világrekord futamának pazar impressziókat ébresztő képe hirdették a versenypályákon aratott Metzeler világsikereket. A versenyeket, melyek oly kemény próbára teszik a gumikat, úgy kell tekinteni, mint a köznapi élet számára készült gumik tüzpróbáját, ahol bebizonyosodik az, hogy a laboratóriumi kísérleteket mennyiben igazolják a praktikus élet követelményei. A Metzeler-gumik évről-évre fényes sikerrel állják ki ezeket a próbákat, biztonyságot szolgáltatva arról, hogy úgy sport-, mint túracélokra a legjobb minőséget reprezentálják.

A ragyogó sportteljesítmények illusztrálta keretben kiállított, a legkülönbözőbb célokat szolgáló Metzeler motorkerékpár- és autógumik szerkezeti felépítése külön figyelmet érdemel. A gumiba ágyazott kordszálakból szőtt kordszövetrétegek között, ú. n. párnázott gumirétegeket találunk, speciális párnázó gumiréteg szolgáltatja az átmenetet a legkülső kordszövetrétegről a futófelület célszerűen ridegebb gumijához is. Szolid konstrukció és sokszorososan ellenőrzött, elsőrangú nyersanyagok felhasználása biztosítja a gumik teherhordófalainak rendkívüli ellenállóképességét.

A Metzeler-gumik szülőházaja az Alpeseik és a bajor felvidék merész hegyútjai között fekszik. A Metzeler-gumik minősége szülőházájuk útjainak fokozott követelményeihez idomult és ez a körülmény magyarázza meg a Metzeler-kvalitást.



**Kilométerjelzők, sebességmérők, auto- és stopperórák javítóműhelye és raktára**  
ora- és üzemmechanikai ipar

**SCHVARCZ TESTVÉREK**

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

**HUSZÁR GYÖRGY** autó és motorkerékpár alkatrészek és lánctechnikai szaküzlet

Budapest, VI., Jókai ucca 1. Telefon: 124-411. Tagoknak 10%o eng.

# MORRIS MG. WOLSELEY

A Deményi és Fia cég standján a nálunk is igen nagy népszerűségnek örvendő Morris-kocsik legújabb típusai keltettek megérdemelt feltűnést, de bőségesen kijutott a esodálattól a Wolseley-kocsiknak is, melyek luxuriózus kivitelükkel és

motorokkal kerülnek forgalomba. Ez a körülmény érthetővé teszi az új típusok jelentős teljesítmény-többletét. A Morris-modellek feltűnően gondos kivitelben, bőrülésekkel, nyitható tetővel és a luxus-típusokon beépített kocsiemelővel készülnek.

**WOLSELEY.**

„18” 80” . . . . . 2320 kem., 6 heng . . . 80 Le  
„25 Super Six” . . . 3485 kem., 6 heng . . . 108 Le

A Deményi és Fia cég képviseli az MG kocsikat is, melyeknek főleg elegáns, nagyteljesítményű sport-típusai különleges helyet töltenek be az autópiacon.



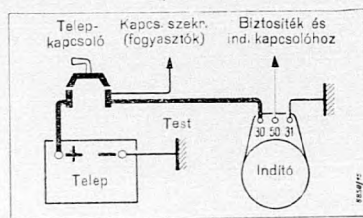
A Deményi és Fia cég az angol autópár ékességeit, Morris és Wolseley-kocsikat mutatott be a kiállításon.

meglehető motorteljesítményükkel az angol extraklasszist reprezentálják. Ime a Morris- és Wolseley-típusok jellemző adatai:

### MORRIS.

„8”	918 kem., 4 heng.	24 Le
„10”	1290 kem., 4 heng.	35 Le
„12”	1547 kem., 4 heng.	42 Le
„14”	1818 kem., 6 heng.	50 Le
„25”	3485 kem., 6 heng.	95 Le

A Morris-típusok a kis „8-as” típusjelű modelltől eltekintve, mely felette esimes köntösben jelent meg az idén, valamennyien *felülvezérelt*



**Bosch új-telephozzás hoz forgalomba.**

Igy iktaljuk be a Bosch-telep főkapcsolót az accumuliátor és az indító közé.

Olvasd  
és  
terjeszd  
az  
Autó-Motort

**BIZTONSÁG!**  
**SZILÁNKMENTES ÜVEG**

Szereltesse azonnal

**FORGÓ ÉS TÁRSA** cégnél  
Budapest, Dohány u. 16-18. T.: 138-470

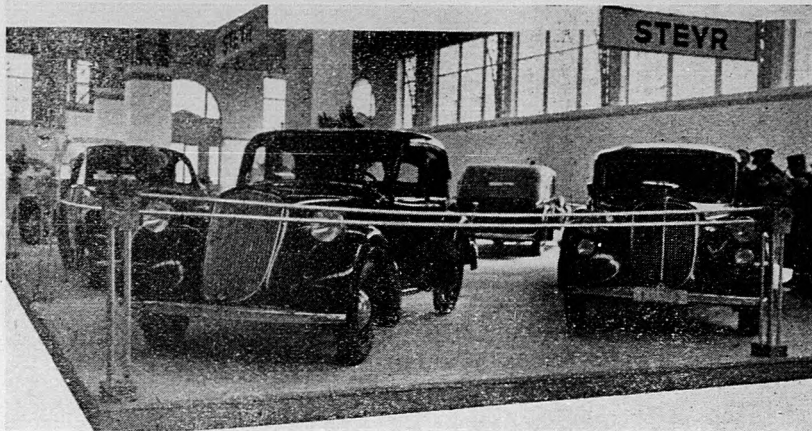
# STEYR

„50“	... 978	kem., 4 heng.	... 22 Le
„200“	... 1506	kem., 1 heng.	... 35 Le
„220“	... 2244	kem., 6 heng.	... 55 Le
„630“	... 2244	kem., 6 heng.	... 55 Le

A Steyr-gyár egyike a lengőten-  
gely üttörő harcosainak és ma, mi-  
kor a független kerékfelfüggesztés  
elvé valósággal diadalútját járja,  
lehetetlenség szóltanul elhaladni a  
Steyr-stand előtt, ahol az aramvona-  
lba szabott pompás limuzinek és  
kabriolék leple alatt azok a lengő-  
tengeles és független kerékfelfüg-  
gesztésű alvázkonstruációk leszá-  
mazottai húzódnak meg, melyek  
már másfél évtized előtt hirdették  
azt, ahová a modern autókonstru-  
ció végre ma elérkezett. A Steyr-  
tipusokat egyaránt hátsó lengőten-  
gely és függetlenül rugózott első-  
kerekek jellemzik. A legmodernebb  
alvázkonstruációit a közmondásosan  
megbízható Steyr-motorok egészít-  
tik ki, minden típusnak megvan a  
maga „steyri“ zamataja. Steyr mér-  
nökei mindig korszakalkotó utakon  
járnak. Nézzük csak azt a már any-  
nyiszor szemügyre vett Steyr „50“-t,  
mely önhordó karosszériájával a  
kiskocsipítés alapelveit testesíti  
meg: a független kerékfelfüggesz-  
tésű kocsik rendkívüli stabilitásával,  
négy személy számára bőséges férő-  
helyével (sok középkocsi megiri-  
gyelhetné!), egyenletes járású, négy-  
hengeres boxermotorjával még ma  
is a Steyr-program kétségtelenül  
legérdekesebb típusa.

# MICHELIN

A modern ötletességgel kiképzett  
Michelin-stand, groteszk mozdula-  
tokban rángatózó, szemüveges, fe-  
hér Michelin hurka-embereivel osz-  
taltan elismerést aratott. A fantom-  
szerű Michelin-figurák eredeti fran-  
cia leleményesség szülőttei, melyek  
széles e világon mindenütt elkísé-  
rik a Michelin-pneukat, Michelin  
szerepe az autógumi-gyártás terén  
mindenkor korszakalkotó volt. 1895-  
ben Michelin gyártotta az első autó-  
gumit, de Michelin nevéhez fűződik  
az első ballon, superkomfort, majd  
bibendum, legújabbán pedig az első  
finomprofilú, csúszásgátló gumi-



A Steyr-típusok minden ízlést kielégítenek!

típus, a „Michelin-Stop“ megterem-  
tése, is. A Michelin-Stop pneumatik  
futófelületének mindkét oldalrésze  
igen finom gumilamellákból áll,



A Cserépfalvi cég standja. Felül a Peugeot  
és Aero modellek, alul a kiállítás egyik  
legszebb darabja, az 1938-as, kompresszoros  
amerikai Graham Paige.

mely lamellák, mint finom és rugal-  
mas gumisepők, elseprik az úttest-  
ről a farolást és megcsúszást okozó  
nedvességet és sárt. A nedvesség

és sár utat talál a lamellák közé,  
majd a centrifugális erő hatása  
alatt oldalt szétrepül, aminek ered-  
ményeképpen a pneu adhéziója a  
nedves talajon is kitűnő. A Miche-  
lin-Stop fésűszerűen sűrű és mély  
bordázatát, speciális eljárás folytán  
már az öntési munka alkalmával  
kapja, a gumi oldalán levő mély  
lamellák csúszásgátló képességüket  
még akkor is megőrzik, mikor a  
gumi középső futófelülete már vá-  
szonig kopott.

# GRAHAM AERO PEUGEOT

A Cserépfalvi cég standján a Gra-  
ham, Aero, Peugeot triót vonultatva  
fel a kiállítás közönsége előtt, mely  
a legnagyobb elismeréssel szemlélte  
az amerikai és francia autópár  
reprezentációs termékeit, nemkülön-  
ben drága angol sportkocsikra em-  
lékeztető snajdíg vonalú Aero-kocsi-  
kat. A Cserépfalvi cég által képvi-  
selt márka-trió a következő típus-  
választékot bocsátja a közönség  
rendelkezésére:

**GRAHAM PAIGE**  
„Special“ ... 3485 kem., 6 heng. ... 95 Le  
„Supercharger“ ... 3485 kem., 6 heng. ... 116 Le

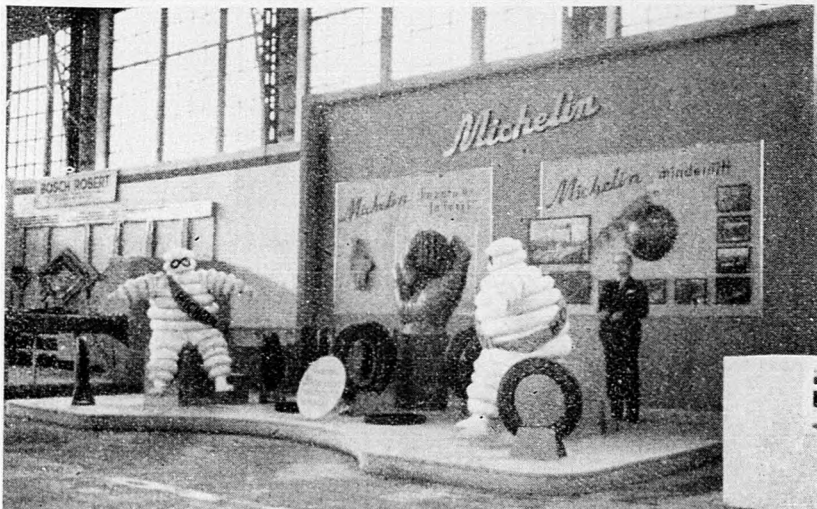
Az amerikai Graham-modellek  
igen érdekes kiképzésű, félgömb-  
alakú hengerfejjel épült, alulvezé-  
relt masinák, a „Supercharger“-  
típus kompresszorral szerelve kerül  
piacra, a teljesen szériakivitelű  
luxuriózus kiállítású hatalmas kocsik  
kifutja a 165 km-t!

**PEUGEOT.**  
„202“ ... 1130 kem., 4 heng. ... 30 Le  
„402“ ... 1991 kem., 4 heng. ... 55 Le

A francia elitmárka mindkét  
típusa felülvezérelt motorral, elől  
lengőtengelyes alvázzal épül. A gyár  
a modelleket kívánatra elektromos  
sebességváltóval szállítja. A Peu-  
geot-kocsik amerikai rendszer sze-  
rint teljesen acélból készült karossz-  
ériával, nyitható tetővel kerülnek  
piacra.

**AERO.**  
„30“ ... 998 kem., 2 heng. ... 30 Le  
„50“ ... 1996 kem., 4 heng. ... 50 Le

Az Aero-modellek elől-hátul füg-  
getlenül rugózott kerekekkel, szo-  
klatlanul hosszú tengelytávokkal —  
a kis „30“-as tengelytávja 270 cm —  
kerülnek forgalomba. Az Aero-gyár  
csak kétütemű motorokat gyárt.

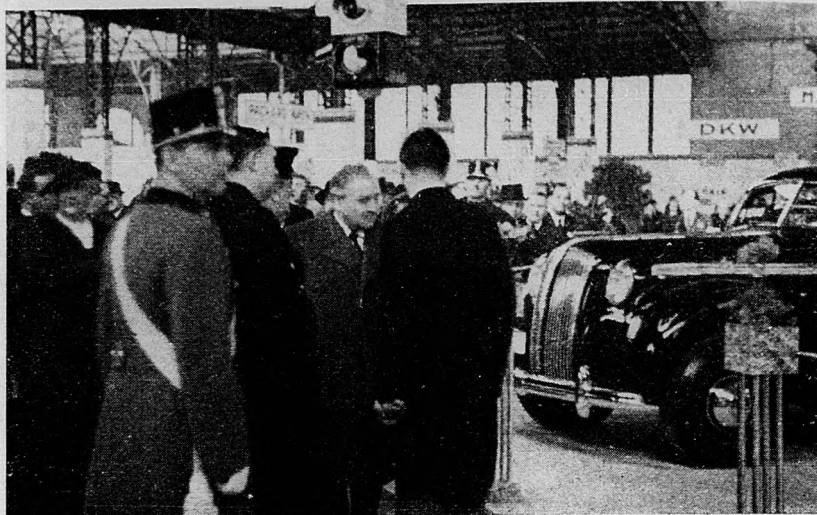


A budapesti kiállítás Michelin-standja.

# OPEL

„Kadett“ . . . . . 1074 kem., 4 heng. . . . . 23 Le  
 „Olympia“ . . . . . 1488 kem., 4 heng. . . . . 37 Le  
 „Super 6“ . . . . . 2473 kem., 6 heng. . . . . 55 Le  
 „Admiral“ . . . . . 3626 kem., 6 heng. . . . . 75 Le

Az Opel „Kadett“-modellek a tavalyiakhoz viszonyítva, kissé nagyobb nyomtávval, elől szinkronizált rugózással épülnek. Az új Olympia rövid löketű, felülvezérelt, thermostattal szerelt, 1.5 literesre növelt motorja 37 lóerőt reprezentál. Az „Olympia“- és „Kadett“-modellek súlycsökkentést célzó önhordó karosszériával kerülnek piacra és mindkét típus négyajtós limuzin kivitelben is készül. A két nagy Opel-típus: a „Super 6“ és „Admiral“ a tavalyi kivitelben készül továbbra is. Valamennyi Opel-típus hátul me-revtengelekkel épül.



A kormányzó az Opel-standon. A modelleket ifj. Horthy Miklós, a Nemzetközi Gépkereskedelmi r.-t. igazgatósági tagja mutatta be.

## BÁN LÁSZLÓ STANDJA

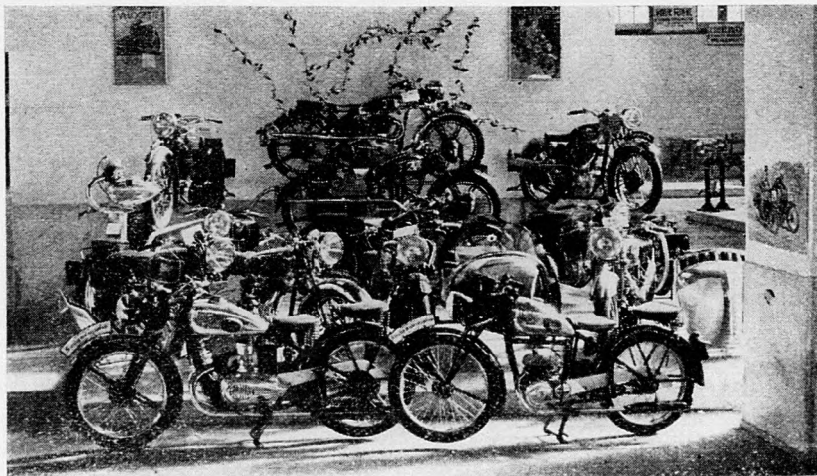
A rugóipart egyedül a Bán László cég képviselte a kiállításon. A cég megszokott szolid, komoly produktumaival elismerést aratott. A Bán cég az összes ismert autótípusok rugókötegeit raktáron tartja, úgyhogy rugótörésnél a törött rugók azonnal újjal pótolhatók, ami természetesen igen nagy előnyt jelent minden bajbajutott autós számára. A cég szeleprugói, motorkerékpár- és nyeregugói a legjobb hírnévnek örvendenek. A standon köz-feltűnést keltett egy legújabb rendszerű próbagép, melyen a cég által készített és javított rugókötegek beható próbának lesznek kitéve. A próbagépen a rugók 20.000 kg. terhelésig próbálhatók ki! — A Bán cég által már évek óta gyártott szolid kivitelű teherautó-pótkocsik ismét megérdemelt elismerést arattak.



Műszakilag is érdekes volt a Bán László-cég kiállítása, ahol bemutatták azt a gépet, mellyel a cég által gyártott rugókat próbálják ki.

## MARS LOW-CARBON OLAJ

A Ghillány-cég standján a legjobb minőségű pennsylvániai alapanyagok felhasználásával, szabadalmazott eljárás szerint széntelenített Mars-Lowcarbon olajat propagálta. Eme kitűnő, márkás olajra fölösleges dicséző szavakat vesztegetni, elsőrangú sajátosságai, főleg pedig szén- és korommentessége a magyar autós és motoros közönség sorából hatalmas, lelkes tábor gyűjtött maga köré.



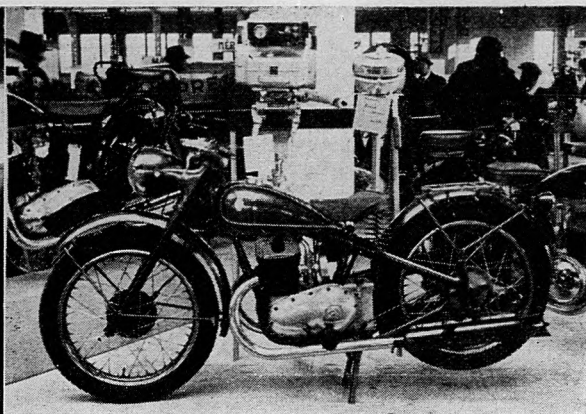
A Siraky-cég a Velocette-, AJS-, Standard- és Tornax-motorok legújabb modelleit mutatta be.

„750-es B. M. W. oldalkocsis motorkerékpár prima állapotban, új gumikkal, nagy világítással és beépített sebességmérővel rendkívül olcsón eladó, esetleg oldalkocsis nélkül is. Váradi Ferenc közszéki irodatiszt. Ócsöd, Békés m.“

Hengerfej köszörülések precíz gépeken:

Solymossy és Társánál

Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6



(Balról.) Méltó feltűnést keltett Nagy Géza kétmotoros, négykerék hajtású terепjárója, melynek két DKW-motor adja az erőforrását. (Jobbról.) Újabb magyar motorkerékpár: Urbach László magyar beépítésű, rugós hátsóvillás, kísérleti Triumphja.

# Kiállítási mozaik

Tágas, kényelmes férőhelyükkel tűntek fel a francia Renault kocsik a Reiman cég standján, az izléses külső és a Renault kocsik évtizedes hírneve, a legnagyobb francia gyár fémjele olyan népszerűséget biztosít a márkának, mely a fokozott érdeklődésben is megnyilvánult.

A Skoda autóknak sok nézőjük volt a Blumenthal cég területén, különösen a Skoda kiállítási alváz volt érdekes, mely nagyszerűen mutatta be a nagyszerű útfekvést és stabilitást biztosító lengőtengelymegoldást.

Halat, vadat s mi jó falat — ez jellemezte az *Automobilia* standjának anyagát. Az autós és motoros itt mindent megtalált, ami után a szíve vágnyik. Az *Automobilia* izelítőt adott, hogy a korszerű autófelszerelési szaküzlet raktára milyen bő választékkal szolgálja ki az autóst, aki a Solex fuvókától a Tecalemit zsírfőfejen át a Marchal fényzóróig mindent megtalál.

A MÁVAG standon az új típusú hatalmas autóbuszok mellett kiállított magyar beépítésű Ford „Eifel” és „V8” modellek révén lassanként kibontakoznak az újraéledő magyar személyautógyártás körvonalai is. A MÁVAG német Ford „Eifel” és „V8” motorokat épít be.

A Zsille testvérek standján kiállított hatalmas Buick modellek ugyanolyan feltűnést keltettek, mint az uccán megálló Buick kocsik: valóságos csoportosulás támadt körülöttük...

Az Urbach standon nagy sikert aratott a BMW motorkerékpárok teleszkopikus első-hátsórúgózásának megkapó erejű demonstrációja. Osztatlan elismerést aratott az Urbach cég 200-as TWN beépítése, mely az első hátsókerékrúgózású kishengerűrtartalmú masina. A vázon számos ötletes megoldást figyelhettünk meg. Nagy tetszést arattak a legnagyobb angol motorkerékpárgyár BSA legújabb modellei is, nemkülönben a TWN (német Triumph) típusok.

A Magyar Waggon és Gépgyár Rt. az oly népszerű Rába teherautókat mutatta be a kiállításon. A győri ipartelep szolid produktumai sorában különösen a kis autóbusz és a hathengeres, 100 lóerős Rába-Krupp alváz aratott nagy tetszést.

A Rác cég kiállított Alfa Romeoját sokan megcsodálták. Alfa Romeo nevéhez méltóan a modern autógyártás csúcsteljesítményét nyújtja.

A GENERAL MOTORS

# OPEL és BUICK

1938 évi típusai az autókiállításon a legnagyobb sikert aratták.

Megtekinthetők: a vezérképviselőt  
NEMZETKÖZI GÉPKERESKEDELMI RT.  
Budapest, IV., Vörösmarty-tér 4  
autósalonjában.

# ISZER

V., DRÁVA UCCA 5  
TELEFON: 298-473

## ELEKTROHEGESZTŐ MŰVEK



SPECIÁLIS HEGESZTÉSEI  
TARTÓSAK, MEGBÍZHATÓK, OLCSÓK

Az angol autóipar reprezentatív márkáinak legszebb példányait láthattuk a Hermann Géza cég standján. A pompás *Hillman* és *Humber* autók néhány igen szép példánya méltó feltűnést keltett azok között, akiknek megvan a kellő hozzáértésük, hogy egy-egy autó rényeit felismerjék.

Nagy Géza karosszériauzeme munkakörét a német *Tempo-licenz* alapján gyártott vadász- és terepjáró autók építésére is kiterjesztette. A négy kerék-meghajtásos, négy kerékormányzású, két DKW motorral (elől egy, hátul egy) szerelt mozgékonyságos kis terepjárók újszólván nem ismernek akadályt: a kocsiki oldalán magasabban ágyazott pótkerékpár lehetővé teszi a fennakadását.

Ungár Ferenc Konrád nemrégiben önállóította magát, helyesebben jegybe lépett a Chryslerrel! *Chrysler* ma egy és negyedmillió darabos évi produktumával a világ autóiparában a második helyre nyomult fel. Ungár jól választott, sokan örömmel üdvözölték az autószakma eme régi harcósát a kiállításon egy pomás kávébarna Chrysler társaságában.

Régi ismerőst üdvözöltünk a *Speedoil* standon: az üzemenyagba adagolt *Speedoil* pótolaj motorindításkor már az első szívásnál a robbanótérbe jut és ott a nagy hő ellenére is tökéletes kenést biztosít. Kémiai és bázikus hatásánál fogva a maró égési termékeket semlegesíti és így azok a kipuffogó gázokkal eltávoznak. A *Speedoil* megakadályozza a hengerek és a dugattyúgyűrűk korrozióját, növeli a motor élettartamát és közvetett úton csökkenti a fogyasztást.

A német idegenforgalmi kirendeltség standján érdekes modellt mutatott be, melyről pompásan tanulmányozhattuk a német autótaknak a városokba vezető országutakba való bekötési módjait, továbbá az egymást természetesen nem szintben keresztező autótutak közötti úgynevezett löherelevél idomú összekötő útrendszert melyek kizárják azt, hogy a városból ki vagy városba behajtó, illetve az egyik autótutáról a keresztező másik autótutára ráhajtó járművek az autótuton keresztezhessék egymást. A Kormányzó nagy érdeklődéssel nézte a modellt és hallgatta Hans Seelmann igazgató magyarázatait.

Természetesen az *Ignis* gyertyák sem hiányoztak a kiállításról. A Telefongyár a csillámszigetelés kitűnő tulajdonságainak megóvása mellett az eddig magasabb áron árusított csillámszigetelésű gyertyákat oly eljárás szerint gyártja, amely lehetővé teszi a gyártási költségek oly mérvű csökkentését, hogy ezek a gyertyák ma már ugyanazon az áron kerülnek piacra, mint a kerámiai szigetelésű gyertyák.



A Zündapp-gyárban évente tanfolyamot rendeznek a képviselők számára, hogy azok a speciális javítások és a szerviz minden eszűjűt-bűjűt megismerjék. Az álló sorban az ötödik Kassai művezető, akit a budapesti Zündapp-képviselőt küldött ki.

A Bárdi cég standján *Hansa* és *Lancia* kocsikat vonultatott fel. Tetszett a közönségnek az új *Hansa* kocsik „area”, de legjobban egy ezüstszürke *Farina* special karosszériával szerelt *Lancia* *Aprilia* kabrió. Már a második napon rajta volt a tábla: Eladva!

A Bruck cég tetszetős *Austin* modelljei mellett legújabb képviselővel az amerikai *Dodge* kocsikkal vonult fel a kiállításra. Nagy sikere volt a standon vetített *Austin*-filmnek.

— A 44 ÓRÁS MUNKAHÉT PROBLÉMÁI. Az új munkarend életbelépése természetszerűleg kisebb-nagyobb zökkenőkkel jár. Nagyon gyakran nincs tisztában sem a főnök, sem az alkalmazott: miként kell egy-egy rendelkezést értelmezni. Hézagpótló kis munka éppen ezért dr. Mezőfi László ügyvéd most megjelent könyve: „Magán-tisztviselő, kereskedősegéd és főnöke”, amely nemcsak a fizetés szabadság, munkaidő és legkisebb munkabérek vitás kérdéseiben ad részletes tájékoztatást, hanem tömör közérthető és összefüggő feldolgozásban ismerteti a munkaadó és alkalmazott jogait és kötelezéseit. Évek óta nem volt a nagyközönség érdekeit szolgáló ilyen kézikönyv forgalomban. A csak nyolclevélre álló könyv mindenütt kapható. Megküldi 80 fillér bélyeg ellenében bérmentve: Szabad Szó, XIV., Bosnyák uca 1/b.

**NÉMET**

**200** } **luxus kivitelben**  
**350** } **és felszereléssel**  
          } **km.**

**REÁLIS VÉTEL**

Kérjen ismertetést:  
**URBACH**  
VI., Hunyadi-tér 12.

# BUICK

**1938 TIPUSOK** MÁR KAPHATÓK  
A KÉPVISELETNÉL  
**AUTÓSZALON**  
Andrássy út 8

# A benzinmotor törpéje — a modellrepülőgép-motor!

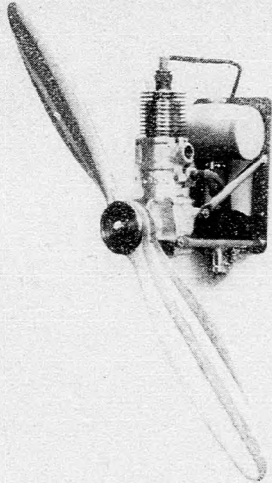
Az óriásmotorokról már sokat olvashattunk, a Campbell- és Eyston-féle világrekordszörnyek elefántmotorjait, a Zeppelinek „emeletes” nagy Dieseljeit már láttuk fotográfián, de mi van az ellenkező vélettel? A benzinmotorok törpéivel? Mert ilyenek is vannak és legkisebb képviselőjük éppen hogy 5 (!) köbc centiméter hengerűrtartalmú. És amellett komoly célokat szolgál, mint modellrepülőgépek motorja.

A modellrepülőgépről nálunk csak annyit tudnak, hogy — játék. Nos, le kell szögezni, hogy a törpe repülőgép nem játék, hanem komoly és nagyraihivatott tagja a gépmadarak családjának, mert hiszen az a célja, hogy a fiataltságot kalauzolja a légiárók közé.

Hogy mit „tud” az ilyen modellrepülőgép? Elég, ha arra utalunk, hogy például az egyik ősszel rendezett német versenyen az alig két és félsúlyú győztes modell több mint 40 kilométeres távot repült be átlagosan 500 méter magasságban alig 52

komoly, nagy repülőgépen haladt a modell nyomában.

A modellrepülőgépek motorjai nagyjában felnőtt testvéreikhez hasonlítanak, csak hogy itt fokozottabban ér-



Miniatűr Kratzsch-motor modellrepülőgépek számára, propellel szerelve.

vényesül az elv: minél kisebb súly mellett minél nagyobb teljesítményt! Az elv a gyakorlatban érvényesül is, mert nem egy kismotor alatta marad az egy kiló súlynak lóerőnként.

Az egyik német gyár által tekintélyes szériában előállított Kratzsch kismotor műszaki adatai igen érdekes bepillantást engednek a törpék birodalmába. A modell furata 25, lökete 22 milliméter, hengerűrtartalma tehát 9,5 kcm, teljesítménye 3500 fordulat mellett 0.20 lóerő, de maximális társzámmal 0.25-re fokozódik. A motor teljes súlya pontosan 260 gram, tehát hajszállal több a negyed kilónál, ami 1.18 lóerőt jelent kilónként.

Ez a törpe természetesen kéttemű és keverékolajzást kap. A henger tömbből van kiesztergátva, forgat-



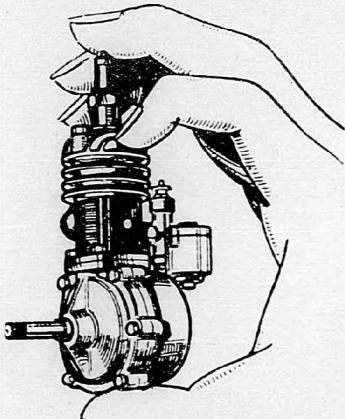
Startol a Kratzsch-motorttal szerelt kis modellrepülőgép.

tyúja acél és bronzcsapágyakon szalad. A könnyűfém-dugattyúja — mely alig nagyobb a gyűszűnél — három gyűrűt visel, karburátorja úszó nélküli konstrukció és úgy van megoldva, hogy akkor is hiánytalanul adja a gázkeveréket, ha a repülőgépmodell egészen ferde síkban repül.

A gyújtás akkumulátoros — azaz bocsánat — szárazselembes, közönséges zseblámpa adja az áramot, melyet miniatűr gyújtótekerics transzfórmál magas feszültségre. A gyertya 10 mm-es és a könnyűfém hengerfejben foglal helyet. Rendkívül érdekes az üzemanyagtartály, mely alumíniumlemezből készült és alig nyom többet 35 grammnál, viszont közel negyedliter benzint fogad magába.

A törpék birodalmának Benjaminsját az egyik francia gyár hozza forgalomba, ennek hengertartalma nem egészen 5 kcm, furata 18, lökete 20 milliméter és — úszós karburátorral van ellátva. Az egész akkora, mint egy nagyobb gyufaskatulya...

Rendkívül érdekes, hogy a modellrepülőgép, — melyet természetesen nem vezet senki — hihetetlen távolságokat tud berepülni, fixen beállított kormánysszervekkel. Ez természetesen csak teljesen szélcsendes időben lehetséges és a siker főleg a magassági kormány helyes beállításán múlik. Mert ha a beállítás olyan, hogy a gép egy bizonyos emelkedés után tovább emelkedik, úgy igen könnyen eltűnik a felhők között és csak ritkán sikerül megtalálni. És mivel a modell és a motor nem túl olcsó mulatság, hát lehetőleg kerülni kell az ilyen lehetőségeket.



Igy helyes fogalmat alkothatunk a kis motorocskák méreteiről!

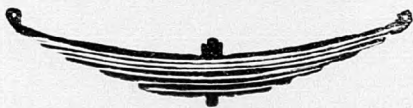
perc alatt. És az eredményt úgy figyelék meg, illetve úgy hitelesítették, mint rekordot, hogy a hivatalos bizottság

## LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon: 1-463-51

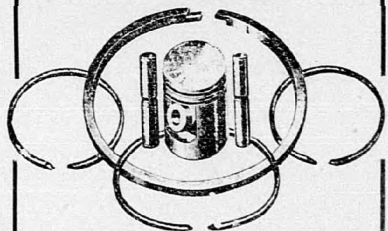
MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: 1-463-51

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



A kiváló „ALBUS” könnyűfém dugattyúgyártó városi lerakata. - Hőkezelt dugattyúgyűrűk 1/2 mm-es emelkedéssel - Chromnikkel d. csapszegek 2/10 mm-es emelkedéssel. - Golyós és görög csapágyak, acélgörgők minden méretben raktárról legolcsóbban. - Nagyméretű d. gyűrűk gőz és gázmotorhoz. Golyós és görög csapágyjavítások. Motor és autöhengerek korszerűsítése. Főengely-csiszolás. - Dugattyúmegmunkálás - Szelepek. Foszförbronz.



(Balról.) Lohogódiszben a Méray-szervisz a megnyitó napján. (Jobbról.) Méray Horváth Endre igazgató vitéz Petneházy Antal államtitkárral

## MEGNYÍLT AZ ÚJ MÉRAY-ADLER SZERVISZ

Álgyay Hubert Pál dr. közl. államtitkár:

„A kormány mindent meg fog tenni, hogy a motoros járművek fejlődését elősegítse és hogy úgy a magánosok, mint a vállalatok minél nagyobb számban szerezhessenek be és tarthassanak üzembem személy- és teher-szállító-járműveket.”

Néhány hónapi serény munka eredményeképpen ünnepélyesen megnyitották a Méray rt., az Adler-gyár magyarországi vezérképviseletének új üzemét.

Az új üzem Lehel ucai frontján találjuk az ízlésesen berendezett gépköcsi- és motorkerékpár-szalonoikat, míg az emeleten a különböző irodahelyiségek vannak elhelyezve. A Tüzér ucai oldalon a bejáratnál szemben, alig észrevehető emelkedésen jutnak fel a csokis az első emeletre, ahol a teljesen fedett szervisz-szolgálat van. Itt a beérkező gépjárműveket lemossák, lezsirozzák, az alvázatokat lefújják és utána az ellenőrző vizsgálatokat végzik el. Az elkülönített szervisz-rész mögött találjuk a javítóműhelyt. A földszinten, részint a kétoldalt elhelyezett munkahelyeken vannak a karosszéria javító, fényező, motorszerező és kárpitosüzemek, valamint az olaj szervisz, míg a földszinti fedett csarnokban a mosó és tisztító helyiségeket találjuk és ugyancsak itt nyert elhelyezést a közismert Méray teher-taxi-park is.

Az új telep ünnepélyes megnyitóján Méray Endre és Méray Lóránt igazgatók fogadták az érkező vendégeket. A kormány képviselőiben megjelent Álgyay Hubert Pál dr. közlekedésügyi államtitkár, v. Petneházy Antal iparügyi államtitkár, Chorin Ferenc dr., a Gyosy elnöke, a Magyar Acélárnyagár rt. részéről Dunckel Károly vezérigazgató, Oeltl Pálffy Dénes dr., Kornhauser Vilmos dr., Asztalos Géza igazgatók, a fővárosi képviseletében Viola Rezső dr. műszaki főtanácsos, Ladányi Dezső dr. min. tanácsos, a Kereskedelmiügyi Minisztérium autósztályának vezetője, Csiba esendőrezedes, a Honvédelmi Minisztérium képviselője, Speidl Bódog dr. miniszteri tanácsos a Belügyminisztériumból, Nemes dr. főmérnök, az iparügyi miniszter titkára, a német követtség több tagja, Wiesse dr. követtségi tanácsos vezetésével, továbbá Vadász igazgató és Bárd cégvezető a Cordatit rt. részéről, valamint társadalmi és közgazdasági életünk számos előkelősége. A frankfurti Adler-gyárat dr. Romberg igazgató képviselte.

Gróf Teleki János, a Méray-gyár elnöke üdvözlölte a megjelent előkelőségeket élén Álgyay Hubert Pál dr. államtitkárt, majd rövidesen ismertette a Méray Motorkerékpár-gyár rt. jelentős szerepét a múltban, valamint azokat a küzdelmeket, melyeket a vállalat a magyar motorizálás érdekében eddig is kifejtett. Akkor, amikor a dekonjunkcióval sokkal nagyobb alakulatokat elsöpört, — mondta gróf Teleki, — ez a vállalat szívós kitartással, a magyar élniakarásba vetett hittel fenntartotta magát. Akkor, amikor hazánkban a gépjárműközlekedés majdnem teljesen megszűnt, Mérayék kezükbe vették a fővárosi teherfuvarozásának kérdését is és itt egy egészen korszakalkotó újítással a kisebb szállítások kérdését oldották meg a fővárosi közönsége javára és minden bizonnyal teljes megelégedésére.

— Most, amikor hazánk egyik legnagyobb autós-vállalatának terjeszkedését ünnepeljük, — folytatta gróf Teleki, — örömmel üdvözlöljük az Államtitkár Ur Ömeltőségát és kérjük, hogy ezen új telepünket felavatni méltóztassék, továbbá,

hogy mint a kormány képviselője, úgy a magyar kormány, mint saját személyében is szeretetteljes gondtal kezelje ezt a magyar munkával, magyar tőkével létesített vállalatot!

Gróf Teleki János megnyitóbeszéde után először Adler-autótulajdonos társait, majd német nyelven az Adler-gyár vezetőségét üdvözlölte, akiknek részéről dr. Romberg igazgató köszönte meg az üdvözlést és örömeinek adott kifejezést, hogy Magyarországon ilyen mintatelep létesült.

— Ez a szervisz — mondta dr. Romberg, — nem kórház, melynek a beteg autók javítása a feladata, hanem olyan karbantartási intézmény, melynek rendeltetése, hogy megakadályozza a gépjárművek megbetegedéseit! Itt a munka úgy fog folyni, mint valami sporttelegen: kedvvel és lelkesedéssel. De ez érthető is, mert az egész üzem oly szép és oly praktikusan van építve, hogy benne dolgozni élvezet.

Beszélt még dr. Romberg igazgató a gépjárművek közgazdasági jelentőségéről, hiszen segítségükkel megsokszorozódik a munkalehetőség és emelkedik a termelés. Végül köszönetet mondott a Méray-gyár vezetőségének azért a kifizető munkáért, melyet az új telep létesítése érdekében kifejtett.

Ezután a m. kir. kormány képviseletében dr. Álgyay Hubert Pál közlekedésügyi államtitkár üdvözlölte a megjelenteket, a vállalat vezetőségét, tisztviselői karát és a munkásokat.

— Nagy örömmre szolgál megállapítani, — mondta dr. Álgyay Hubert államtitkár, — hogy a magyar gépjárműipar fejlődésének szolgálatába ez a hatalmas telep egy újabb, nagyobb erőforrással kapcsolódik bele. Mindenkit csak megnyugvással tölthet el, hogy ezen telep méretezésénél nemcsak a pillanatnyi szükséglet vételeit alapul, hanem a jövőbeni fejlődés lehetőségét is figyelembe vették.

— Ha a motorosítás szerepét és jelentőségét vizsgáljuk a mi századunkban, azt látjuk, hogy ez sok tekintetben hasonlít a vasútnak közel egy évszázad előtt felmerült problémáihoz. A motoros járművek az életnek ma már elengedhetetlen szükségességei és nemzeti érdekünk számos szempontból megkívánja a magyar gépjárműállomány erőteljesebb kifejlesztését. A magyar motoros járművek létszáma mintegy 33.000 darabra tehető. Ez a szám azonban messze alulmarad azon a szükségleten, amely megnyilvánul a magyar motoros közlekedési eszközökkel szemben. Tisztában vagyunk azokkal a nehézségekkel, melyek ma még akadályul szolgálnak, azonban

a kormány mindent meg fog tenni, hogy ezeket az akadályokat a fejlődés útjából elhárítsa és olyan állapotokat teremtsen, hogy úgy a magánosok, mint a vállalatok minél nagyobb számban szerezhessenek be és tarthassanak üzembem személy- és teher-szállító járműveket.

— Ez a hatalmas új telep bizonyítéka annak, hogy a Méray Motorkerékpár-gyár rt. felismerte, hogy a nagyszabású autós és motorkerékpár-eladási szervezetnek mik a követelményei és

annak a határozott reményemnek adok kifejezést — fejezte be beszédét Álgyay Hubert államtitkár, — hogy a vállalat vezetőségének munkájában, működésében megnyilvánuló magyar munkakészség és erős akarat, párosulva azzal a nagy elönnel, amit a németországi Adler-gyárral való kooperáció jelent, a magyar motorizálás fejlődésében mértőfölldkövet fog jelenteni. Isten áldása kísérje a vállalat működését!

Álgyay Hubert dr. államtitkár beszéde a magyar motorizálás nagyszabású feladatairól mély hatást keltett az összegyűlt előkelő közönség körében, mely lelkesen ünnepelte a magyar automobilizmus magasállású támogatóját. Végül Méray Endre és Méray Lóránd igazgatók bemutatják a megjelenteknek az új telepet.

# AZ AUTÓKIÁLLÍTÁSON FELTŰNÉST KELTETT VILÁGHÍRŰ

ÚJ

# Nash

ÉS

# Packard

AUTÓK HELYESKENÉSÉRE  
A KÉPVISELET AZ ALANTI



## OLAJOK HASZNÁLATÁT AJÁNlja:

	<b>Nash</b>	<b>Packard</b>
télen	Patent Castrol CW	Patent Castrol CW
Motorhoz: tavasszal	Patent Castrol AA	Patent Castrol AA
nyáron	Patent Castrol XL	Patent Castrol AA
Differenciálhoz:	Castrol Hi-Press	Castrol Hypoy
Sebességváltóhoz:	Castrol ST	Castrol ST
Zsírzáshoz:	Castrol ease Medium	Castrol ease Medium
Dynamóhoz:	Castrol Oilit	Castrol Oilit
Felsőkenéshez:	Castrollo	Castrollo



# ŐK KETTEN

Írta: BIRO JÁNÓ

**Gáz** (ül a kocsiszőnyegre): Pincér! ... Pincér!

**Pincér** (jön): Tetszik parancsolni?

**Gáz:** Kérem, ez a húsz mama megint olyan kemény, hogy nem lehet megenni! Múgy a lenköl!

**Pincér:** Nincs értelme!

**Gáz:** Hogy-hogy nincs értelme?

**Pincér:** Épp az elöb monota, hogy ő se tudja megenni!

**Gáz** (duhos): Ugy? Szóval maga még vacell is? ... Hát itt sütyüdjünk el mindaketten, ha ebbe a bejzina meg-egyszer beteszem a labamat!

**Pincér:** Sütyüdjünk? Mert tetszik többszámot használni?

**Gáz:** Hát jól! ... Sülyedjen el maga egyedül!

**Pincér** (dühösen el).

**Ragyi** (jön): Alaszolgája, Gáz úr!

**Gáz:** Jonapot, Ragyaikám ... Hogy van, hogy van?

**Ragyi:** Kiszőnöm ... Ma voltam az autokénten!

**Gáz:** Magának jó ... Autózik, kiállításra jár ... Bezzeg én egész delelött gyalogoltam máma ...

**Ragyi:** Hol jart?

**Gáz:** A betetjemért voltam!

**Ragyi:** A betetjéért? Olyan jól megy?

**Gáz:** Ellenkezőleg! Olyan rosszul megyek!

**Ragyi:** Hogy-hogy?

**Gáz:** A lúdtalp-betetjemért voltam!

**Ragyi:** Magának lúdtalpa van?

**Gáz:** Nekem és az összes gyermekeimnek! Tolem örökölték ... Egy kivételével! Az olyan haszontalan volt, hogy kizártam az örökségből!

**Ragyi** (duhos): Hallja, már kezdi?! ... Meséljen, maga nem volt a kiállításon?

**Gáz:** En? ... Ha akarja tudni, ki is állítottam egy új talalmányt!

**Ragyi:** Es pedig?

**Gáz:** Egy újfajta pneumatik-fűrészt!

**Ragyi:** Megorúlt? Minek a pneumatikot fűrészelni?

**Gáz:** Érdekes! Ezt kérdezte mindenki!

**Ragyi** (dühöng): Esküszöm, a maga hülyeségének már illene vizumot váltani!

**Gáz:** Minek?

**Ragyi:** Mert már túl megy a határon! ... Maga ugrat, pedig nem is volt a kiállításon ... Én ott voltam kétszer is ...

**Gáz:** Mesélje, mit látott?

**Ragyi:** Uram, volt ott egy nagyon érdekes modell ...

**Gáz** (izgatottan): Modell? ... És esin nos volt?

**Ragyi:** Gyönyörű volt! ... Képzelve, minden csupa üvegből volt rajta ...

**Gáz:** Minden? A ruhája is?

**Ragyi:** Maga barom, azon ninesen ruha!

**Gáz:** Csupasz modell? ... És a rend-ország türte?

**Ragyi:** Mit?

**Gáz:** Hogy egy nő meztelenül álljon a kiállításon!

**Ragyi** (ordít): Hülye, én egy hat-cilinderes modelltől beszélek!

**Gáz:** Semmi nem volt rajta, csak hat cilinder? ... Minek egy nőnek hat cilinder?

**Ragyi** (üvölt): De nem nő!

**Gáz:** Férfi? ... És hat cilinder volt a fején?

**Ragyi** (veri az asztalt): Semmi se volt a fején! Nines is feje!

**Gáz:** Fejnélküli férfi? ... Ragyaikám, maga a vurstliban volt! ... Az altest-nélküli szüzet nem látta?

**Ragyi:** Ne hülyéskedjen, maga piszok, mert olyan laposra verem, hogy a feje a cipőjéből fog kikandikálni! ... Hát azt hallotta, hogy az idén is lesz nálunk pilóta-piknik!

**Gáz:** Micsoda?

**Ragyi:** Pilóta-piknik ... Pilóták fognak jönni hozzánk!

**Gáz:** És mit hoznak magukkal a piknikre?

**Ragyi:** Repülőgépet!

**Gáz:** Csak repülőgépet?

**Ragyi:** Hát persze!

**Gáz:** Körözött lptóit senki se hoz?

**Ragyi:** Minek hoznának?

**Gáz:** No hallja ... piknik körözött nélkül ...

**Ragyi:** Hát pedig ezek csak repülőgépet hoznak!

**Gáz:** Szegények, éhesen fognak maradni!

**Ragyi:** Mért maradnának éhesen?

**Gáz:** No hallja? Ki tud megenni egy repülőgépet ... Képzelve, milyen munka lehet lerágni egy olyan vastag szár-

nyat ... Arról nem is beszélve, akinek a hátulja jut!

**Ragyi:** Esküszöm, ha a hülyeség dalolni tudna, maga volna egyedül a doni kozákkórus! ... Hát nem emlékszik, hogy három évvel ezelőtt milyen előkelő emberek voltak itt a pilóták közötti? ... Például Deterding, az olajkirály fia!

**Gáz:** Az olaj királyfi?

**Ragyi:** Az!

**Gáz:** Tudok egy remek nevet neki, ha majd trónra lép!

**Ragyi:** Na?

**Gáz:** Második Olajos!

**Ragyi:** Essen le a székről, maga pihentagyú csibész! ... Mitől van ilyen jó kedve?

**Gáz:** Még nem meséltem? ... Kisfiam született!

**Ragyi:** Gratulálok? ... Szép a gyerek?

**Gáz:** Csuda ... Öt kiló, fekete szeme van, piros arca ... egyszóval gyönyörű!

**Ragyi:** Hát szép dolog is egy ilyen gyerek ... Képzelem, hogy örül a felesége!

**Gáz** (ijedten): Pszt! ... Ő még nem tudja!

# Bosch

## Köszönjük az érdeklődést,

amit az autókiállítás alkalmából a bemutatott Bosch-felszerelések és újdonságok iránt tanúsított.

Világszerte a biztonság és kényelem szolgálatában álló Bosch-felszerelés minden gépjárműtulajdonosnak nélkülözhetetlen!

Ha egyik-másik célszerű Bosch-felszerelésről közelebbi felvilágosítást óhajt, forduljon hozzánk vagy a legközelebbi Bosch-szolgálathoz

**BOSCH RÓBERT KFT.**  
Budapest



**ÜZEMZAVAR A GYÚJTÓ, VILÁGÍTÓ VAGY JELZŐBERENDEZÉSBEN?**

A Bosch-szolgálat gyorsan segít. Magyarországon 20 Bosch-szolgálat áll készenletben.

**HA BOSCH-SZOLGÁLAT JAVÍT — ÖN SOK PÉNZT MEGTAKARÍT!**

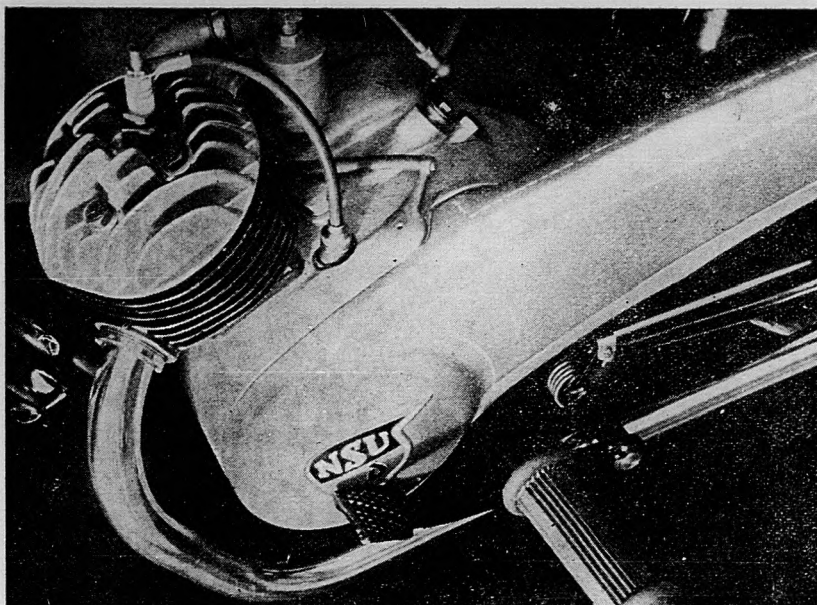


915977

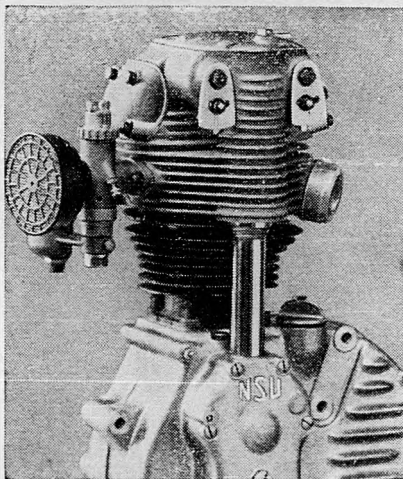
# 10 KÜLÖNBÖZŐ MODELLT AD AZ NSU

Az NSU motorkerékpárok az úgynevezett hőskortól mind a mai napig megtartották előkelő pozíciójukat a magyar motorsportolók táborában. A háborúelőtti vén neckarsulmiaktól a mai modern NSU-modellekig hosszú út vezetett, melyet az jellemezett, hogy a gyár természetesen alkalmazta a legfrissebb műszaki újításokat, de amikor alapos kísérleti és kipróbáló munka után ennek megfelelően átformálta a modellt, mindig kettős súlyt helyezett a külső csínre. És nem késett egy pillanatra akkor sem, amikor a sebességi versenyeken szerzett tapasztalatokat kellett hasznosítania a szériagépeken. Így vonult be a felülvezérelt NSU-gépek birodalmába a könnyűfém-hengerfej, majd a négysebesség-váltó, a lábkapcsolás, a zárt hidváz, a széles első villa. A nagy megbízhatósági és túra-, valamint terepversenyeken szerzett tapasztalatok teremtették meg a széria NSU-gépek olajfürdőben futó, teljesen tokozott hátsó lánccát, gyorsan kiszerezhető és cserélhető kerekeit. A rengeteg versenygyőzelem így nemcsak a gyárnak hozott babért, hanem hasznát minden egyes NSU-tulajdonosnak, akik egyre jobb és tökéletesebb gépet kaptak.

Ha végigpillantunk az NSU-sorozat tagjain, azt látjuk, hogy a gyár igen



Az NSU Quick motorja.



A 350-es ohv. NSU motorja.

bő választékkal szolgál. A kis 100 km-es Quick- és Pony-modellektől a 600-as nagy, oldalkoecsis gépig nem kevesebb, mint tíz különféle típus szerepel a sorozatban, az NSU-gyár a legkülönfélébb igényű motoros alá ad gépet.

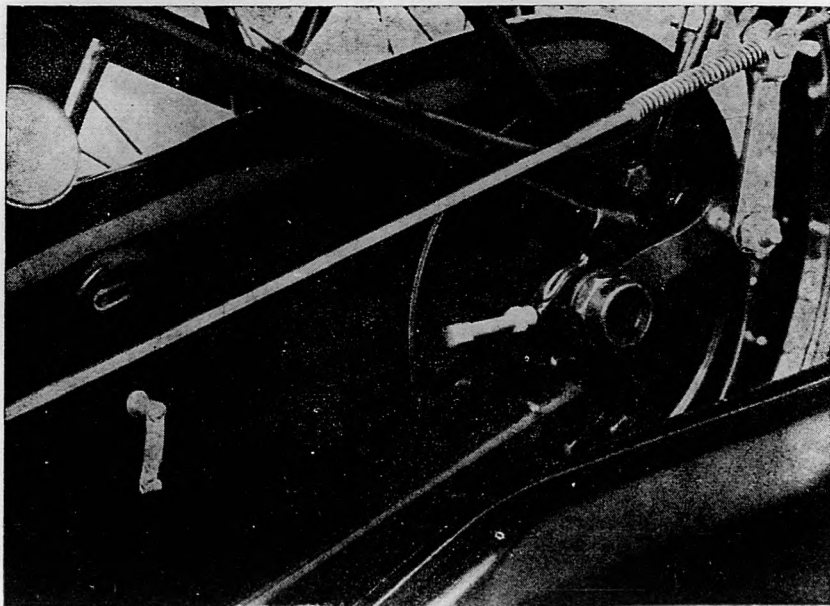
A sorozat „legfiatalabb” tagja a 100 km-es Quick- és Pony-modell, a motorozás kérdésének legolesőbb megoldása. Kis hengerűrtartalmuknál fogva sebességük mérsékelt, kb. 60 kilométer, fogyasztásuk viszont nevésegesen csekély, alig 1.8 liter száz kilométerre, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy a Budapest—Bécs-túrát a Quick- vagy Pony-tulajdonos alig egy pengő és kilencvenfilléres üzemanyagkiadással teljesítheti. Mindkét modell kétssebesség-váltóval, 15 wattos világítással, ballongumikkal és belső, expanziós fékekkel van szerelve.

A 250-es NSU-új egyike kétütemű, a másika négyütemű, az utóbbi felülvezérelt és 100 km-es sebességre képes könnyűfém-hengerfejes, felülvezérelt motorjával. A 350-es kategória tagjai a 351 OT- és OSL-modell 12.5, illetve 18 lóerő teljesítménnyel, 105 és 115 km-es sebességgel. Mindkét modell ideális túra-, illetve sportgép, teljesen tokozott, olajfürdőben futó hátsó lánccal, levehető könnyűfém-hengerfejjel.

A 351 OSL-modell nagyobb testvére az 501 OSL-típus, a gyors, minden ízében sportidegzetű 500-as, mely 130 km-es sebességre képes és magánviseli a világhírű NSU-versenygépek fémjelzését. Ez a bevált és igen népszerű típus 600-as motorral is kapható, a 600-as modell rendkívül gyors, oldalkoecsis gép, sebessége megközelíti szolóban a 140-et, teljesítménye 24 lóerő.

A túraoldalkoecsis motoros gépe a 601 TS-modell, mely bár nem tart igényt sportszerű teljesítményre, mégis százon felül megy, ugyanakkor azonban ellenáll a legkegyetlenebb nyüzásoknak is.

Az NSU-sorozatnak talán legnépszerűbb tagjai a 200-as modellek, melyeknél a gyár a legnagyobb súlyt a rendkívül alacsony kilométerköltségre fektette. A 201 OSL-modell teljesítménye meglepő, hiszen 100 km-re alig 2.3 liter benzint fogyaszt és mégis 95 km-es sebességre (!) képes.



Az NSU-modellek különlegessége: a tokozott, olajban futó hátsó lánc.



## Utazzunk

# Németországba!

Új színnel gazdagodott a Váci ucca, új támaszra találnak a határainkon túlra túrázó magyar autósok és motorosok: a minap megnyílt német idegenforgalmi iroda Hans Seelemann vezetésével új helyiségeiben bizonyára még az eddiginél is fokozottabb agilitással fogja ellátni közérdekű fontos munkakörét.

A teljesen modern, de mindvégig választékos ízléssel kiképzett, este káprázatos fényhatásokra berendezett helyiségekben a grafikai és fotóművészet szuggesztív erejű alkotásaiban jut kifejezésre a kirakat finoman cizellált jelmondata: „Németország a szép utazások hazája.” Ahol az Alpektől a tengerig, a középkor műkincseitől és romantikájától a modern élet technikai megnyilvánulásáig mindent megtalálunk.

Az új helyiségeket a sajtó képviselőinek Knebel titkos tanácsos, a hatóságok és a magyar idegenforgalmi szervek képviselőinek pedig Kleinmann államtitkár mutatta be. A budapesti német idegenforgalmi iroda, akárcsak a 26 államban működő további 31 hasonló kirendeltség, Német-

Képek a német utazási iroda új helyiségéről.

ország idegenforgalmi propagandáját hivatott intézni, menetjegyeladással nem foglalkozik és a nagyközönségnek prospektusokkal és felvilágosításokkal díjtalanul áll rendelkezésére. Az iroda természetesen kulturális és sporteseményekkel kapcsolatosan is felvilágosításokat nyújt, tájékoztat a kiállításokról, vásárokról, készséggel nyújt felvilágosítást autóturisztikai kérdésekben és szívesen közreműködik a német birodalom területére szülő autótúratervek összeállításában is.

A megnyitóbeszéd hangsúlyozza, hogy a német idegenforgalmi irodának az idegenforgalmi propagandán kívül magasabb céljai is vannak, közelebb kívánja hozni egymáshoz a népeket, hogy megismerjék és megérthessék egymást. Németország a legutóbbi események kapcsán baráti szomszédja lett Magyarországnak és bizonyos, hogy a kibővített iroda újabb szoros kapcsolatot fog létesíteni a két baráti szomszédságban élő állam népei között.

Az ünnepélyes megnyitáson megjelent bárcai házi Barczy István miniszterelnökségi államtitkár, Drasche Lázár Alfréd, az IBUSZ elnöke, Tormay Géza, az idegenforgalmi hivatal elnöke, Láner Kornél, a MÁV elnöke, Winckler István, a MFTR elnöke, Grosschmid István, a Malert elnöke, továbbá a hatóságok, közlekedési vállalatok és idegenforgalmi szervek sok más képviselője.



# Hogyan járattjuk be - Hogyan bánunk -

(Alig néhány hete, hogy megjelent Magyarországon is a rugós hátsóvillás Puch, a 350-es GS terep-sportmodell. Az új gép iránt nagy érdeklődés nyilvánult meg, nagy sorozatok kerültek vizsgára, éppen ezért szükségesnek tartjuk megadni mindazokat az útbaigazításokat, melyek a gép helyes bejáratásához és kezeléséhez szükségesek.)

## BEJÁRATÁSI

A nagyteljesítményű sportgép bejáratásánál fokozott gondot kell eljárnunk, mert a helyes bejáratás dönti el a gép élettartamát és teljesítképességét. Feltétlenül tartsuk be szigorúan az előírásokat és óva intünk minden új Puch 350 GS tulajdonost attól, hogy be nem járt gépét „kiengedje”, mert a nyers géppel tempót menni: komoly zavarokkal járhat.

Mindig negyedik sebességgel járassunk be! Kerüljük a hegyes terepet és válasszunk minél jobb felületű (beton, aszfalt) útvonalat! Ha dombos vidéken vagyunk kénytelenek bejártatni, úgy az emelkedésben kapcsoljunk vissza időben és csak kevés gázt adjunk. Bejáratásnál sohase adjunk többet félgáznál! Az első 1000 kilométeren ne haladjuk túl az alábbi sebességeket: elsővel 20, másodikkal 30, harmadikkal 45, negyedikkel 65 kilométer! Első, második és harmadik sebességgel nem szabad tartósan teljesíteni a jelzett iramokat, melyek csak azt mutatják, hogy ennél gyorsabban nem szabad haladni! Ovakodjunk a túl lassú bejáratási tempótól és ne tegyünk meg direkttel hosszabb utat 40-nél kisebb sebességgel. Az első 1000 kilométer után kissé fokozhatjuk az iramot, de ne haladjunk 80-nál gyorsabban direktben, amíg legalább 2000 kilométert meg nem tettünk. Az indirekt (1, 2, 3) sebességekkel a második 1000 kilométer után 20%-kal haladhatunk gyorsabban, mint az első ezerben.

A 2000, vagy inkább 2500 kilométeres bejáratás után kormoztassuk ki a motort, utána már kis óvatossággal teljes gázzal is mehetünk. Ismételten hangsúlyozzuk, hogy csak a jól bejáratott géptől várhatunk csúcsteljesítményt és hosszú élettartamot. Aki kíváncsi arra, hogy be nem járt gépe mit „tud”, az drágán fizeti meg kíváncsiságát. Szóciuszutast csak az első 400 kilométer után ültessünk a pótülésre, ha az: semmiképpen sem hagyja magát lebeszélni.

## A LÁNC KEZELÉSE ÉS BEÁLLÍTÁSA.

Hátsóvilla-rugózású gépnél fokozott figyelmet szenteljünk a láncra. Nemcsak arról kell gondoskodnunk, hogy a lánc mindig jól legyen kenve, hanem annak helyes feszessége is fontos! A lánc feszességének beállításánál a gép mindig a talajon nyugod-

# A RUGÓS HÁTSÓ- VILLÁS 350-ES PUCH GS MODELLEL

jék, nem pedig a kerékállványon, a nyeregben üljön valaki, hogy a gép le legyen terhelve. A lánc feszessége akkor helyes, ha azt fel- és lefelé 20 milliméterre tudjuk mozgatni.

## GUMINYOMÁS.

A túlkemény, vagy túlpuha pneu erősen befolyásolja a gép menettulajdonosságait. Legalább hetenként vegyük tehát elő a nyomásmérőt és ne legyünk lusták szükség esetén pumpálni.

A helyes nyomás: első kerék 1.0 atm., hátsó kerék szülőben 1.25 atm., pót-utassal 1.75 atm.

## ZSÍRZÁS.

A hátsóvilla-rugózás perselyeinek és csapjainak élettartamát úgy tudjuk biztosítani, ha szorgalmasan használjuk a zsírzópuskát. Mindig 500—1000 kilométer után zsírozunk, ügyelve arra, hogy túlsok kenőanyagot ne préseljünk be. Használjunk kizárólag Mobilgreaset, a hivatalosan előírt és ajánlott speciális zsírt! Ha valamelyik zsírzófej (nippli) nem engedi át a zsírt, úgy azt azonnal javíttassuk meg vagy cseréltsük ki, mert a csap vagy persely tönkremegy! Ha vízzel mosattuk a gépet, vagy hosszabb ideig motoroztunk esőben: azonnal zsírozní!

## AZ INDÍTÓSELEP.

Az indítóselep karját abban a pillanatban, amikor a motor beindult a melegítés-állásba (keresztben), meleg időben azonnal a menetállásba (kar lefelé) hozzuk. Az indítóselepet csakis indításnál és melegítésnél használjuk, mert ha nyitva felejtjük, úgy a motor szabálytalanul dolgozik és ha nagyon feltűráztatjuk, úgy a gyertyánk bánja.

## A GÁZOSÍTÓ.

A főfűvóka helyes száma (mérete) 182! A fűvóka tüje akkor van helyesen beállítva, ha a második horonyban ül.

A szabadonfutást úgy állítsuk be, hogy a motor ne kapjon túlzásos keveréket, a levegőszabályozó csavart tehát csak addig csavarjuk kifelé, amíg a meleg motor nem lödöz vissza a karburátorba. Ebben az állásban kapjuk a legtisztább szabadonfutást, lassú túrát és a legkedvezőbb fogyasztást.

## GYUJTÁS.

Normális körülmények között mindig teljes előgyújtással haladjunk. A gyújtást csak akkor vegyük kissé vissza, ha rendkívül lassú iramban haladunk, mint például a városi forgalomban.

## GYERTYA.

Mindig a megfelelő hőértékű gyertyát használjuk. A gyár kísérletei szerint a legmegfelelőbbek a Bosch-gyertyák. Normális üzemből és nagy terhelésekhez használjuk a BOSCH W 225 T1 típusú, bejáratáshoz, 80 km-en aluli iramban a BOSCH W 175 T1-et. A gyertyát időközönként tisztítsuk meg és 15.000 kilométer után cseréljük fel újra.

## KENÉS.

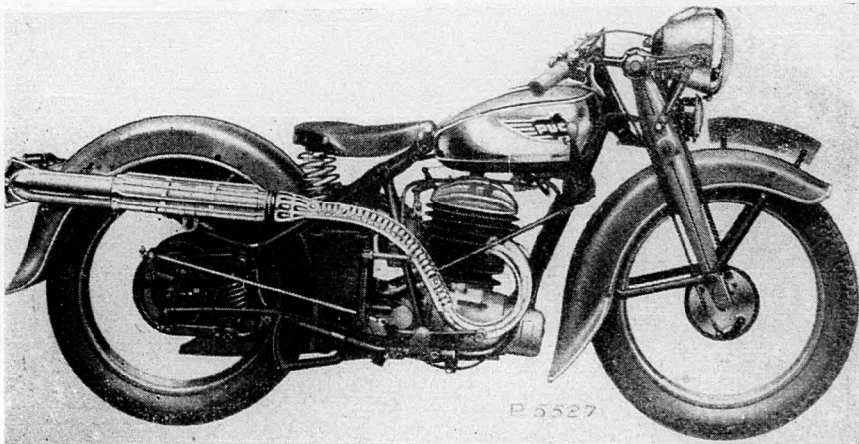
Az olajtartányunkba kizárólag az előírt Mobiloil D-t tegyük és mellőzzük más olajgyártmányt vagy típus használatát. A Mobiloil D hőálló és kenő tulajdonságai összhangban vannak a Puch 350 GS követelményeivel és biztosítják a zavartalan és takarékos üzemet.

## A LÉGSZÜRŐ.

A karburátor elé szerelt légszűrő karbantartásra igen fontos, mert ha elpiszkolódik és eldugul, úgy nem ad szabad utat a levegőnek és fojtja a motort. A légszűrőt minden 500 kilométer után le vesszük a helyéről, benzinben vagy petróleumban jól megmossuk a szűrő betétjét, kicsorgatjuk, kirázzuk belőle a felesleges folyadékot és Mobiloil D-vel átítatjuk. Légszűrő nélkül ne járassuk a motort, mert a beszívott por, mint kitűnő csiszolóanyag, elkoptatja a dugattyúkat, a hengert és a gyűrűket.

## NEHÉZ TEREPEEN.

Rendkívül nehéz, sziklás-köves terepen (triál) szereljük védőlemezt a forgattyúház alá. A gyár rövidesen forgalomba hozza a géphez szabott védőlemezeket.



Ez a rugós hátsóvillás 350 Puch GS-modell.



KÉPVISELET  
JAVÍTÓMŰHELY  
ALKATRÉSZRAKTÁR

LENDER ÉS UJLAKY  
VI., DESSEWFFY U. 26. TEL.: 129-687

VICTORIA  
SUNBEAM  
NORTON  
MOTORKERÉKPÁROK  
KOPPÁNYI-nál  
DESSEWFFY-U. 47.

Firestone

HIGH SPEED  
PNEUK

a vezérképviseletnél:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK  
BEHOZATALI KFT.

IV., VÁRMEGYE U. 7 ♦ TELEFON: 18-24-01

Ügyvezető: Vajda András

TÁVIRATCÍM: FIRESTONE

AUTOSERVICE  
és KARBANTARTÁSOK

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

LÓRINCZ

IX., Ferenc-tér 6. Tel.: 141-017

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: ÖRAGYÁR, Tömő ucca 26

**Steyr és Puch  
nagyobb rendeléseket kap**

Wienből, hivatalos helyre való utalással arról adnak hírt, hogy az illetékes birodalmi hatóságok a Steyr konzernhez tartozó vállalatoknál máris igen nagyarányú rendeléseket adtak fel. Elsősorban is magánál a Steyr gyárnál nagyszámban rendeltek terepjáró- és személyautókat, mely gyártmányok a Német Birodalomban eddig is kedveltek voltak. Jelentős rendelést kapott a konzernhez tartozó gráci Puch-gyár is, mely a Magyarországon is közismert, hadicélokra alkalmas nehéz 860-as és 350-es, hátsó villarúgózású, terepjáró motorokat fogja szállítani.

A nagyarányú rendelések szükségessé tették az egyes üzemágak további kibővítését, mely célból a Steyr-konzern eddig is sok ezer főt számláló munkáslétszámát, a múlt héten, további közel 1000 munkás beállításával növelték.

**Nem sikerült Fernihough  
újabb próbálkozása**

Eric Fernihough a napokban ismét Budapestre érkezett, hogy ezres, kompresszoros Brough Superior motorkerékpárján megjavítsa a Henne-féle abszolút világrekordot. Fernihough ugyanazzal a géppel akart megpróbálkozni, mellyel tavaly sikerült is világrekordot felállítania, a gép tökéletes áramvonalburkot kapott és az elméleti számítások alapján alkalmasnak látszott arra, hogy kifussa a 300 km-es sebességet. Sajnos a próbákból nem lett semmi, a kísérletre szánt napon hajnaltól estig orkányszerű szél dühöngött, úgyhogy istenkísértés lett volna a futam. Az angol így dolgvégezetlenül utazott haza Angolországba, de még a tavasszal ismét ellátogat hozzánk.

**Tripoliszban debütál az új formula!**

Az internacionális versenyóvad váratlan fordulat folytán nyolc nappal később fog megkezdődni, mint eredetileg a versenynapár alapján várható volt. Miután a május 8-ára kiírt Tuniszi Grand Prix-t váratlanul lemondták, az új formula szerint épült versenykocsik május 15-én a Tripoliszi GP keretében fognak először megütközni. A gyáraknak tehát még öt hetük van. A nemzetközi versenynapárban más változás is várható: a Vanderbilt-kupáért kiírt nyujoni verseny megrendezését előreláthatólag lemondják, vagy legalább is későbbi időpontra helyezik át a verseny megrendezését, miután a július 3-iki francia GP erősen kétségesé teszi a miting sikerét. A legnagyobb meglepetést azonban az augusztus 7-ikére kiírt Monacói GP lemondása jelenti, mely nagymúltú verseny elmaradása valóban klasszikus számtól fosztja meg a nemzetközi versenyszónt.

A Bosch Ag. tavaly 83.97 millió márká forgalmat bonyolított le, szemben az 1936. évi 77.91 millió márkával. A gyár 24.315 munkásnak és tisztviselőnek ad kenyereket.

Ford Franciaországban is gyártani alapít, a Poissy mellett felépítendő gyárat 1940-ben venné fel a teljes üzemeltet, ugyanezkor szűnik meg Ford megállapodása a Mathis-gyárral, melynek eredménye tudvaleg a „Matford” volt.

Németországban az idén februárban 33.889 új gépjárművet helyeztek üzembe, szemben a tavaly februári 25.825 darabbal, ami 31,2 százalékos emelkedést jelent. Személykocsiknál 16,6%, teherautóknál 11,6%, omnibuszoknál 10,9%, traktoroknál 30,4%, motorkerékpároknál pedig 64% az emelkedés.

Chemnitzben, az Auto-Union székelyvárosában Bernd Rosemeyer-ről ucát neveztek el. Olaszországban tavaly 77.740 autómobil gyártottak, ami az 1936. évihez képest 61%-os emelkedést mutat. A tavalyi olasz autógyártás 85%-át a torinói Fiat-gyár produkdta.

**Kilométerjelzők,  
autóműszerek  
javítása**

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

**FIGYELEM! MEJJELENT!!**

VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLA III. kiadásában

**Autóvezetők és Motorosok kézikönyve,**

mely kezdőknek és szakembereknek nélkülözhetetlen, mert tartalmazza a legújabb technikai újításokat. Bontóeljárásokat a legújabb készülékek szabályzat. 5 PÉNGŐS DÍJALAN UTALVÁNY. Kapható minden könyvkereskedésben. — **ARA 8 PÉNGŐ** Megren Viktória autószakiskolában Andrássy út 2. d. lhető Tel. 20-814.

**Magyarország legnagyobb  
használt motorkerékpár  
és alkatrész raktára**

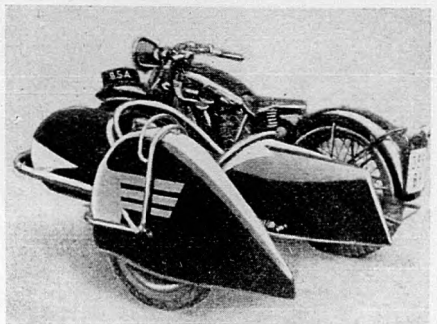
**REICHFELD, Visegrádi u. 11-a**  
Kérjen árajánlatot

**Minden gyártmányú  
kisautót, motorkerék-  
párt előnyös áron javít**

**TÓTH IMRE VI. H. uccs u. 15**  
(Opera mellett.)  
Telefon 115-194

Kétütemű motorok  
speciális javítása!

**OLDALKOCSIK**

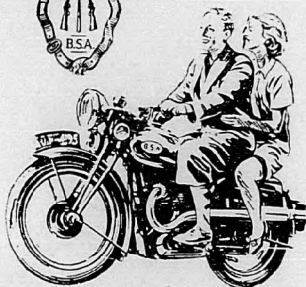


**minden célra**

**KŐFALVI Nagyfuvaros u. 15**  
Telefon: 138-397

**Solymossy és Társánál**  
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6

**Speciális szelepek készítése precíz gépeken:**



# B. S. A.

**ANGOL FEGYVERGYÁR  
VILÁGHÍRÚ MOTORJAI RAKTÁRÓL**

**KÉRJEN ISMERTETÉST:**

**URBACH, HUNYADI TÉR 12**

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

**A KIÁLLÍTÁSON NAGY SIKERT ARATOTT**



**MOTORKERÉKPÁROK  
VÁROSI KÉPVISELETE**

**HAMBACH L.**  
és

**Ifj. SZÜCS L.**

VI. JÓKAI U. 28 (HORN EDE U. SAROK)

TELEFON: 12-14-00

Használt motorkerékpárok garanciával

Alkatrészek — olaj —  
gumi — javítás.

Felelős szerkesztő és kiadó:  
KRAMER JENŐ

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

## MIUJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Mégis megrendezik az elparentált Frontharcos túrautatót! A nagymultú verseny május 7-én és 8-án kerül megrendezésre autók és motorkerékpárok részére. Versenyútvonal: Budapest (Hőfők tere) — Kecskemét — Szeged — Baja — Kalocsa — Dunaföldvár — Szekszárd — Pécs — Bares — Kaposvár — Nagykanizsa — Zalaegerszeg — Szombathely — Csorna — Magyaróvár — Győr — Pápa — Veszprém — Tapolca — Keszthely — Siófok — Székesfehérvár — Budapest. Start reggel 6 órakor. Előírt átlag 60 km. Szelnár Aladár dr. a verseny főintézőjének személye garancia arra, hogy a verseny méltó folytatás lesz az előző éveiknek. Első nevezés zárlat: április 27.

— Más sporthír?

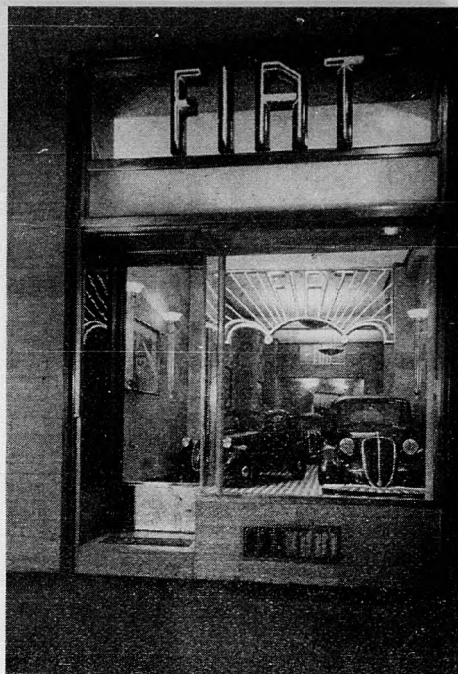
— A TTC április 3-ra kiírt futárversenye elmaradt. A verseny elmaradásában állítólag részük van a „törskluboknak” is. Más. A KAC szerviszek vándorúras megbízhatósági versenye túra- és sportkocsi, valamint a motorkerékpárbaírok első pontszerző futama április 24-én kerül lefutásra. Ugyanaz napra esik a Duna SC hölgyversenye is, melynek proposícióit készséggel megküldi a klub titkársága (V. Sas uca 15).

— Más hír.

— Elsősorban a túrázókat fogja érdekelni: az Adnyássi úti Osztrák Forgalmi Iroda — Ausztriának a Német Birodalomba való beolvadása következtében — működését beszüntette. Az iroda ügykörét a német idegenforgalmi iroda (Váci uca 13) vette át, ahol készséggel szolgálnak mindennemű felvilágosítással és prospektusokkal.

— *Hallom, megalakult az Elektromos Művek TE-nek motoros szakosztálya??*

— Ugyan. Szerkesztő úr! Az új szakosztály élén Günther Ferenc dr. műszaki főtanácsos áll, a szakosztály taglétszáma 400 körül van máris. A



FIAT u. Dorottya ucai bemutató szalonja.

szakosztály tagjai 2.— P-ért a vezetői jogosítvány megszerzéséhez kielégítő oktatásban részesülnek, a szakosztály ezen célra máris 3 kocsival rendelkezik. A szakosztály megalakítása körül főleg Bárfay Péter dr., Pusztaszeri József, Jauernik Viktor és Tuboly Levente fejtek ki tevékenységet. A fiatal szakosztály egyelőre túrákirándulásokat óhajt rendezni.

— Szakmai hír?

— Lantai Ede átvette a Puch-művek motorkerékpár eladási osztályának vezetését. Lantai régi szakember, aki a motorkerékpár-szakma minden ágazatát jól ismeri. Lantai működése elé nagy bizalommal nézünk, jó kezekben lesz nála a Puch-motorok sorsa.

# SIRAKY

## AUTÓ- ÉS MOTORSZALON

BEMUTATÓ ÉS MŰSZAKI TELEP:  
BUDAPEST, VI., HUNYADI-TÉR 9

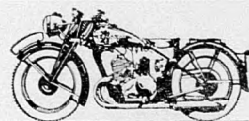
TELEFON: 120-572



**A.J.S**



**TORNAX  
MOTORKERÉKPÁROK**



Ára: P 790-tól

LÁB-SEBESSÉGVÁLTO  
HAGYVILÁGÍTÁS  
BOSCH-KÜRT

**Royal Enfield**

motorkerékpárok magyarországi kizárólagos vezérképviselete

## Henger hüvelyezések precíz gépeken:

**Solymossy és Társánál**  
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6

*itt az új*



**SHELL** FELSŐ OLAJ  
UPPER OIL