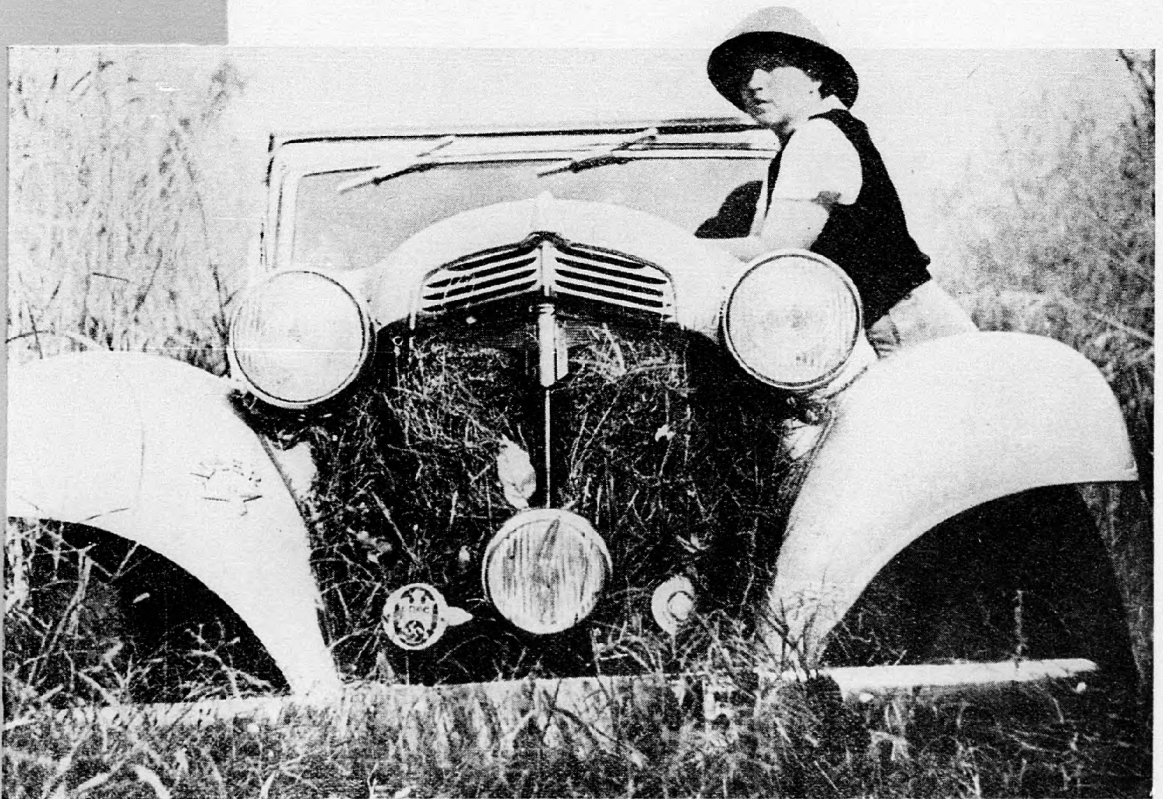
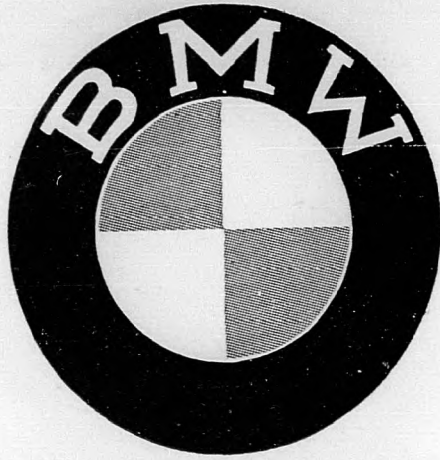


AutóMotor

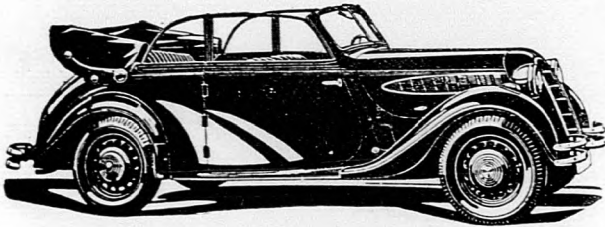


Az Afrikát átszelő Blenk-féle Adler-expedíció a fekete földrészt autóval még sohasem járt úttalan-utain, árkon-bokron át hajtotta végre bravurosán sikerült vállalkozását.

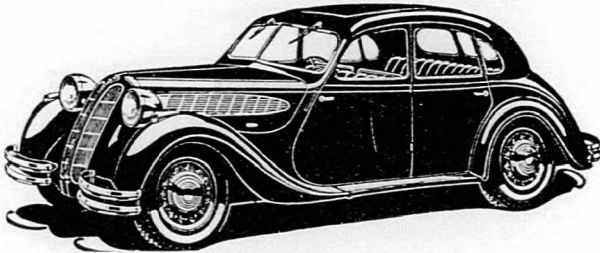




**az autóipar
csúcsteljesítménye!**



B M W K A B R I O L É



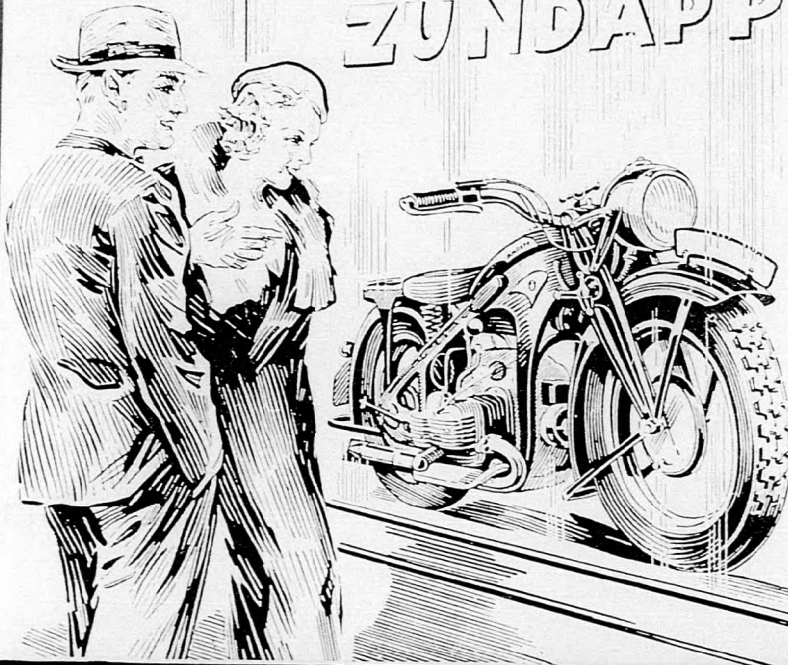
B M W L I M U Z I N

V E Z É R K É P V I S E L E T :



BUDAPEST, VI, LEHEL UCCA 2
ÚJ ÜZEMHÁZBAN
TELEFONSZÁM: 299-120

ZÜNDAPP



Z Ü N D A P P



Er kell nekünk!

Z Ü N D A P P motorkerékpárok
magyarországi vezérképvisellete:

P A J O R I M R E

VI., JÓKAI UCCA 21. TELEFON: 120-228

Árak P **990**-tól
TÖKÉLETES SERVICE

HOSSZÚ RÉSZLET
GÉPCSERE

6 LITERES FOGYASZTÁS 4 SZEMÉLLEL

90 KM-ES SEBESSÉG A LEGROSSZABB ÚTON!

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

50.000 km-es
(2 évi) motorgarancia

MINDEZT EGYÜTT CSAKIS A

DKW

AUTÓK NYUJTJÁK!

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

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH BUDAPEST, VI, LEHEL U. 2

Előgyujtás

Nagyszabású nemzetközi hegyversenyyel áldoz a magyar motorsport Hartmann László emlékének. Lerója kegyeletét annak a Hartmann Lászlónak, akinél magasabbra még senki sem emelte széles Európában a magyar automobilsport lobogóját. Annak a Hartmann Lászlónak, aki ténnyen hirdette a nagy világversenyeken, hogy ennek a kis Magyarországnak is van motorsportja, vannak tehetséges fia, akik anyagi és erkölcsi segítség nélkül is a legelső sorába tudnak emelkedni ott, ahol a siker a rettenetesen bátorság és a ritka tehetség házaságából születik.

Nagyszabású, nagyjelentőségű lesz ez az októberévi verseny. Megjelennek a rajtnál mindazok a külföldi versenyzők, akik együtt ették szegény Laci barátunkkal az autóversenyzők sokszor sötét, sokszor keserű és csak igen ritkán édes kenyerét. Akik a ma neked, holnap nekem végzetének dübörgése mellett egyesültek nemzeti, világnézeti és nyelvi különbség nélkül egyetlen összetartó, meghiúsított családdá. Akik a versenyen halálösztön vágatásában, az emberi izom, agy, az emberi akarásnak végzetes erőprózában tanulták megbecsülni és szeretni egymást. Akik most tömött sorokban zárandokolnak el Budapestre, hogy ha szegény Lacival nem is, de legalább szellemével találkozhatnak.

Ott fognak sivitani a vijjogó kompresszorosok a Jánoshegy szerpentinjein. Ott fogjuk lélegzetviasszafajtva figyelni az ember és gép nagy csatáját. És egy-egy könnycseppet morszolva fogjuk lelki szemünkkel viszontlátni Hartmann Laci robusztus alakját, hallani mély basszusát, mely elment közülünk — örökre.

*

Követendő példát Párisban már betiltották az autóörzésnek minden fajtáját. Párisban tehát ezentúl tilos pénzért autóörzést vállalni, legyen az autóör mezitlábás suhanc, vagy komoly egyenruhás vagyónör.

Nálunk már-már túlzásba viszik az autóörzéssel kapcsolatos sarcolást. Az olaszfagyaltos, a foglalkozás nélküli léggömbös, mint téli alkalmi autóör, keríti hatalmába azt, aki valamelyik forgalmasabb gyülekezőhelyen áll le a kocsijával. Es jaj annak az autós-nak, aki nem áll kötélnek.

A vagyónörzövállalat autóörző alkalmazottai tudvalevőleg hadirokkantak. Akik azonban csak filléreket kapnak a befolyt összegekből, a hasznát a vállalat vágja zsebre. Eppen ezért még csak szociális szempontból sem indo-

kolt az autóörzés mai rendszere, mely sok esetben már-már a sarcolás határára mozog. Enyhe lelki nyomással, stramm szalutálással, udvarias ajtónyitással, hangos köszönéssel kezdődik az örzés. És aki nem tud ellenállni és lefizeti azokat az ötvenfilléreket — ugyancsak keresheti az őrt, amikor dolgavégeztével elindul a kocsijával.

*

Lánczos János rendőrtanácsos, a rendőri kihágási bíróság vezetője a legmagasabb kormányzói elismerést kapta meg közhasznú munkája elismerésekként. Örömmel üdvözljük ez alkalommal a népszerű és kitűnő rendőrtisztet, aki szakítva az eddigi elriasztási és drákói eszközökkel sokszor hiába dolgozó rendszerrel: a jó szó, az úgynevezett lelki cíanozás, az elnéző jóakarattal sikeres alkalmazásával teremtett feltűnően rövid idő alatt nyugateurópai viszonyokat a budapesti gépjárműforgalom őserdejében.

*

Óskori szörnyekhez hasonlatos autómásztodonok verik fel az utahi Nagy Sóstó titkokat rejtő kiszáradt medrét. Expresszmozdonyokhoz hasonlatos gigantikus motorösszörnyek fűrják bele tömpe orrukat közel hatszázkilométeres sebességgel a párás levegőben. És vágatnak olyan sebességgel, mint ember szárazföldön még soha. Úgy hívják ezt, hogy: küzdelem az abszolút automobil világrekordért.

Műszaki szempontból nem bír jelen-

tősséggel ez a vállalkozás, mert hiszen öncéllé vált általa az autósport. Mert az autóversenysport nem cél, hanem eszköz: a minél tökéletesebb automobil kitermeléséhez. Sportnak sem nevezhetjük, legfeljebb esztelen nyaktörő vállalkozásnak, mely nem sokban különbözik a kötéláncolástól, vagy a póznánulástól. Csak egy kissé még veszélyesebb.

Eyston kapitány, ez a rokonszenves pápaszemes úriember, Joe Cobb, ez a bonviván és buffó keverékszerű jelenség: minden rokonszenvűnkét megérdemli. De az autósport szempontjából utahi szereplésük nem érdemi meg a pozitív előjelet. Szenzáció, érdekes, férfias, vakmerő vállalkozás. De — akármit is mondanak — ennél semmiel sem több.

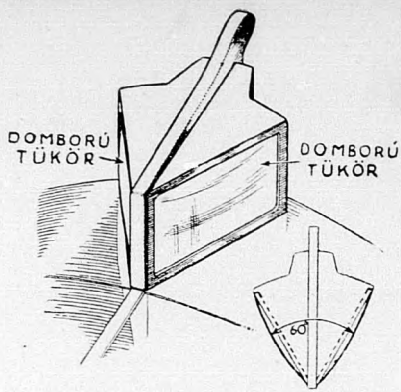
*

Három versenyt is rendez október végén a KMÁC. Két hegyversenyt és a győni sikversenyt. Október végén, amikor már nem nyílnak a kertben, hanem már régen elfonnyadtak az őszi virágok, amikor olyan valószerű az esős idő, mint a harmadrendű magyar utakon a gumidefekt.

Tagadhatatlan, hogy nemzetközi jelentőségű mezőnyt csak a szezon legvégén sikerül összetoborozni. A külföldiek korábban nem érnek rá. De talán ráérnének, ha a versenyeket korábban írják ki. Abban az időpontban, amikor a kerti virágok még nem nyílnak, csak éppen rügyeznek.



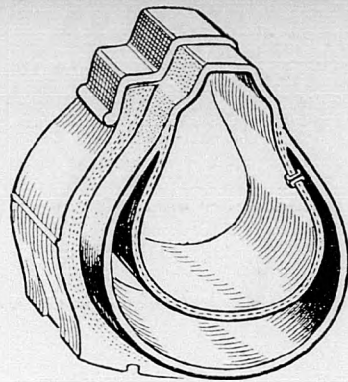
Afrika laza, sivatagi homokján is diadalmaszkodott az Afrikautazó Blenck leleményességével szövöttezett Adler-kvalitás!



Hatvanfokos szögben elhelyezett kettős, domború tükör; ezen alapszik a hűtő-periszkóp.

Az életmentő duplagumi

Periszkóp a hűtőn — Berendezés fül-szaggaítás ellen és egyéb érdekes felszerelési újdonságok



A kettősfalú pneumatímlő megakadályozza a durchdefekt okozta balesetet és a pneu korai halálát.

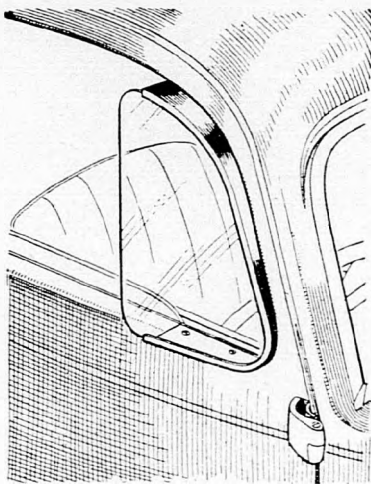
Napról napra ad hírt a világsajtó arról a rengeteg felszerelési újdonságról, melyek célja kényelmesebbé, biztosabbá, egyszerűbbé tenni az autózást. A feltalálói elme valóban kifogyhatatlan az ötletekben és azok megvalósításában és bár az „aratásban” rengeteg a konkoly, mégis nagyon sok olyan újdonság lát napvilágot, mely valóban értékes.

Lássuk, hogy az utóbbi hetekben milyen újdonságokról adnak hírt a nagy nyugati szaklapok?

Az első érdekesség az életmentő duplagumi, a *kettősfalú pneumatik-tömlő*, melynek az a célja, hogy a hirtelen tömlőszakadás (durchdefekt) esetén fellépő veszedelmek ellen védje meg az autóst. Hajdanában ugyanis, amikor még úgynevezett eserkészolbász pneuk voltak divatban, nem sokat zavart a durchdefekt. Ma azonban, amikor olyan nagy átmérőjű szuperballonok mindennaposak, hogy defekt esetén a kerék vagy 30 centiméterrel süllyed — nagyon kellemetlen hatása van a nagy tempóban előálló hirtelen elsőkerékdefektnek, amikor a tömlőben levő levegő pillanat alatt távozik el. A kocsit ilyenkor nehéz egyenesben tartani, erősen „húz” a defektes kerék irányába és sok súlyos balesetet írhattunk már a durchdefekt rovására. Amellett a durchdefekt nagy tempóban többnyire teljesen elrongyolja a tömlőt és néha bizony a köpeny is halálos sebet kap, amikor azt a kerék-ábrones széle összetépi.

A kétfalu tömlő van hivatva védelmet nyújtani. Mint azt az ábrán is látjuk, a tömlőnek kettős a fala és a két légrékeszt egymással szelep köti össze.

A felfúvás alkalmával mind a két légkamra nyomás alá kerül, durchdefekt-nél azonban csak a külső kamrából távozhatik hirtelen a levegő, a belső kamrában levő mintegy 60 %-nyi levegő nem engedi, hogy a gumi teljesen lelapuljon. A szelepen át ilyenkor lassan távozik a levegő, körülbelül 20 perc alatt ürül ki teljesen a gumi. A vezetőnek tehát bőven van ideje megállítani a kocsit, mely nem válik kormányozhatatlanná.



Reuma és fülzúgás ellen jó szolgálatot tesz az üvegből készült huzatmentesítő.

A másik érdekes újdonság a *hűtő-periszkóp*, mely érdekesen oldja meg az autóvezetés egyik régi problémáját. Gyakran tapasztalhattuk, hogy vakon vagyunk kénytelenek behajtani a forgalmas főútvonalra és a szűk mellékutecából jövet csak akkor látjuk a főútvonal forgalmát, amikor kocsink eleje már közel ért a forgalom sűrűjéhez. Különösen hosszú kocsiknál kellemetlen ez a „vakság”, melyet a hűtő-periszkóp van hivatva megszüntetni.

A hűtő-periszkóp egyszerű alkalmazhatóság, kétoldalt domború tükörrel ellátott dobozszerű készülék, melyet vagy a hűtősapkára vagy a hűtődísz helyébe, vagy annak tetejében szerelünk. A vezetőülésből a tükörök segítségével már akkor látjuk a főútvonal forgalmát, amikor még csak kocsink orra bukkant ki a szűk mellékutecából.

Ki nem kapott még *fülzúgást*, amikor a csukott kocsija nyitott ablakán át szabadult a nyakába a jó öreg huzat. És ki nem érez ilyenkor összel a karjában meteorológiai intézetet működni, mely előre bemonджа az időváltozást és csak nagyobb adag aszpirin hatására hajlandó beszüntetni hasznos, bár fájdalmas prognózisait. Tudjuk jól, hogy az ablak becsukása nem mindig lehetséges, behomályosodnak az ablaktáblák, az ember szemét marja a cigarettafüst, úgy, hogy a végén mégis csak kinyitjuk az ablakot. Hogyan lehet védekezni a huzat ellen? Képzünk mutatjuk be a legújabb találmányt, melynek az ablaküveggel párhuzamosan elhelyezett üveglapja akkor is távoltartja a vezetőtől és utasoktól a huzatot, ha az ablak nyitva van.

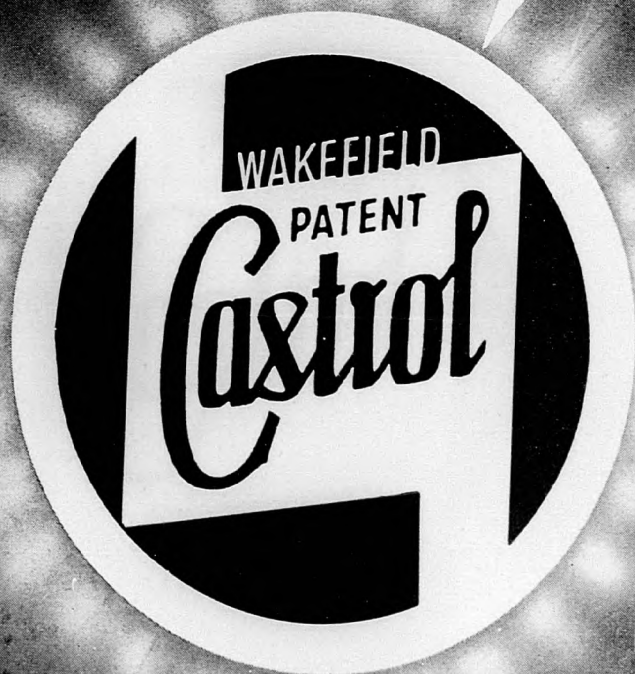
ÜVEGSZILÁNK
okozza a sérülések 80%-át.
ELKERÜLI, HA SÜRGŐSEN
BIZTONSÁGI ÜVEGET
SZERELTET
FORGÓ ÉS TÁRSA R.-T.-nál
TEL.: *138-470. VII., DOHÁNY U. 16

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

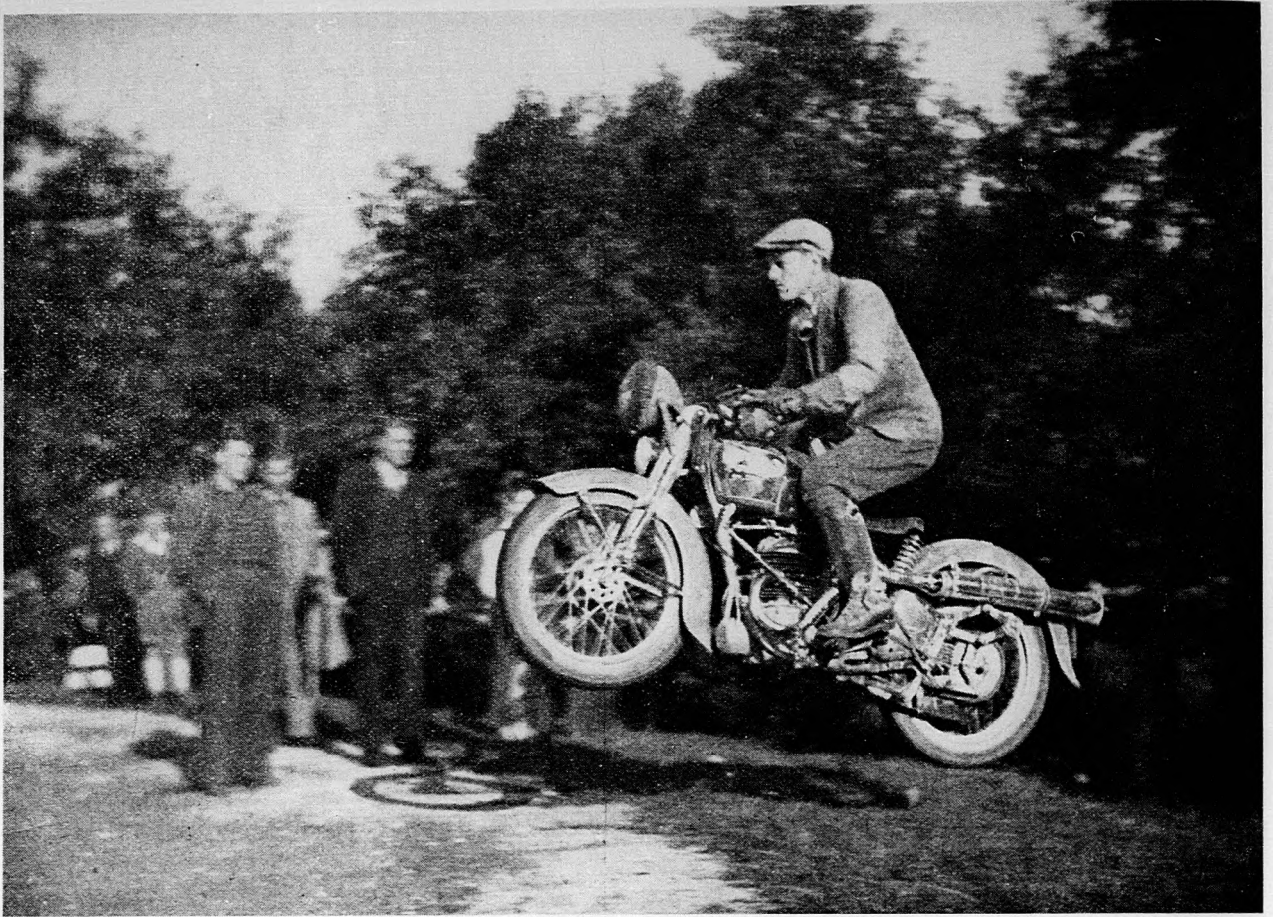
Kilométerjelzők, sebességmérők, auto- és stopperórák javítóműhelye és raktára
óra- és ónóméchanikai ipar
SCHVARCZ TESTVÉREK
Aranyéremmel kitüntetve
Budapest, Podmaniczky ucca 59. Telefon: 12-96-24

SEBESSÉGMÉRŐJÉT
megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

ŐSZI OLAJCSERÉJÉNÉL
HASZNÁLJA
A KÖZISMERTEN MEGBIZHATÓ MINŐSÉGÜ



MOTOROLAJAT



Mit tud a hátsórúgózás! Demjén Miklós, a fiatal versenyzőgárda egyik letehetségesebb tagja 350-es hátsórúgózású Puch-gépe nyergében a terepjárás magasiskoláját mutatja be.

**ÚTTALAN UTAKON, HEGYEN ÉS
SÍKON TÖKÉLETES BIZTONSÁGOT
NYÚJT A HÁTSÓRUGÓZÁSÚ**



350 GS

**TEREPJÁRÓ
SPORTGÉP**

NUVOLARI (Auto-Union)
főlényes stilusban nyerte

amonzaiolasz GP-t

Amit az Auto-Motor utóbbi számában megjósolt: bevált! Az új Auto Union torpedók, melyek Monzában Nuvolari vezéréte alatt állottak csatasorba, pompás diadalt arattak a Mercedes-Benz gárda fölött. Az öldröklő iramú verseny kegyetlenül megtizedelte a mezőnyt, a két német gyári csapatnak egy-egy tagja állta végig a testvérharcot, melyből a „campionissimo” vezette Auto Union torpedó került ki győztesen, szinte a sport terén is szimbolizálva a politikában oly aktuális „tengely” hatalmas átütőerejét.

Start előtt Porsche dr. volt a legkompetensebb ember. Ma már érdektelenül nyilatkozott, hiszen konstruktóri zsenialitása a versenypályák után más, nem kevésbé diesóséges terepnumon, a népautó megteremtése terén arat marandandó érdemeket. Ő mondta, hogy:

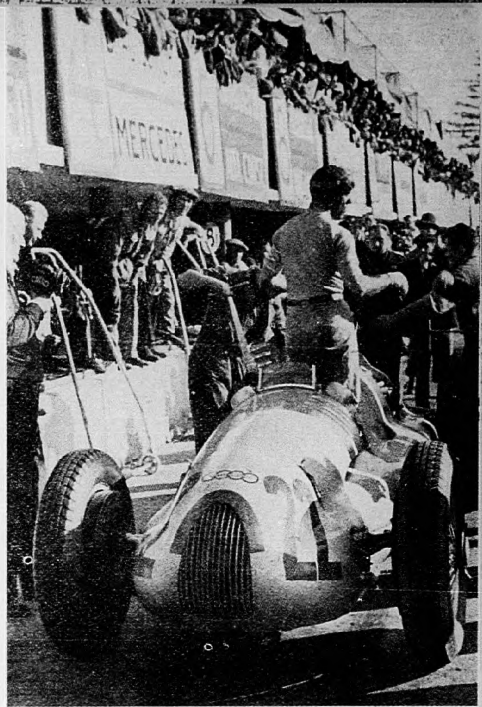
— Ez a verseny kegyetlenül meg fogja tizedelni a mezőnyt! A hirtelen megváltozott időjárás keresztül hűz minden számítást!

A tréningek nedves időben, 150-es melegben folytak le. A verseny napjára

egy csapásra megváltozott az idő: ragyogott a nap, a hőmérő higánya 270-ra tornázta fel magát, a Continental „kirendeltség” 400-os talajhőmérsékletet regisztrált... Mit fognak szólni mindehhez a motorok? Hiszen Mercedes-Benz-ek éppen az esős, hűvös tréningekre fel, olyan dugattyúkkal léptek a porondra, melyek toleranciája a hirtelen melegre fordult versenynapon nem volt kielégítő, a motorok nyersen futottak, a teljesítmény lecsökkent... És ráadásul a felgyorsult Auto-Unionok... meg Nuvolari... Monzában...!?! Cso-da-e, ha megnyúltak az areok az untertűrkheimiek depójában? Az Auto-Unionnál viszont annál jobb volt a hangulat!

Startkép: elől 3 Mercedes-Benz, Lang, Brauchitsch és Caracciola, mögöttük az Auto-Union team Nuvolari, Müller, Kautz és az untertűrkheimiek negyedik embere, Seaman. Azután Stuck (AU) és az Alfa Romeok és Maseratik... Start: a tribün előtt Lang, Müller, Seaman, Caracciola és Nuvolari sorrendben zúg tova az élesport. A második körben Kautz már talonba kerül, Caracciola is megkésik, egy szalmazsákkal való kollíziója drága másodpercekbe került. Néhány kör után a felgyomuló Nuvolari már csak két kocsihosszra dűbörög az élvonal Lang mögött... A közönség üvölt... Egy kocsihossz!... Mellette van!... Előz: Nuvolari vezet: hangorkán...! Nuvolari Auto-Unionja mögött a német falanx Lang, Müller, Seaman, Brauchitsch és Stuck vezetésével. Azután az olasz kocsik. Kör-kör után: Brauchitsch gertyákat cserél, Seaman motordefekttel talonba kerül. Taruffi (Alfa), Belmondo (Alfa), Zehender (Maserati) és Wimille (Alfa), majd később Brauchitsch is csztokzik sorsában.

A 29-ik körben Nuvolari és Müller ke-reket cserél úgy, hogy a 30-ik körben a táv felében ismét Lang van frontban, félperccel mögötte Nuvolari, újabb perc hátránnyal Stuck, majd Müller és a Maserati vezető Trossi alkotják az él-esapatot. Tíz drámai kör következik: Caracciola Brauchitschnak adja át kocsiját, Lang Mercedes-Benz-e sztrájkol, két perccel áll a deponál, újra indul, majd füstfelhőbe burkolozva feladja a



Nuvolari (Auto-Union) felkészül a — győzelemre!

versenyt. Caracciola ismét átveszi kocsiját Brauchitschtól... Bajok vannak a háromgú esillag körül: 40 kör után a táv kétharmadában három Auto-Union robog az élen. Nuvolari, Stuck és Müller! Neubauer, az MB-istálló parancsnoka homlokát törölgeti: 270 meleg van... meg az Auto-Union... Küssé sok! De itt egy reménysugár: Stuck olajvezetéktörés miatt kiáll. Porsche-nak igaza volt: a 17 főnyi mezőnyből már csak heten rakkolnak. Az Auto-Union-győzelem feltartóztatatlannak látszik, a chemnitziek két élvonasa, Nuvolari és Müller legveszélyesebb ellenfeleikkel, Caracciollal és az új 16 hengeres Alfát vezető Farinával szemben már körelőnyre tett szert... Müller versenyről-versenyre fejlődik, de — balszerencséje megakadályozza a megérdemelt sikert: már csak négy kör van hátra, mikor kénytelen feladni második helyét! Végeredményben:

1. Nuvolari (Auto Union) 2:41:39.6 mp. Átlag 155.726 km. Egy körrel hátrább: 2. Farina (Alfa Romeo). Három körrel hátrább: Caracciola (Mercedes Benz), 4. Biondetti (Alfa Romeo), 5. Trossi (Maserati). Tizenhárom körrel hátrább: 6. Ghersi (Alfa Romeo).

Nuvolari győztes Auto-Union kocsija Continental gumikkal, Bosch-mágnással, Jurid-fék- és kuplungbetéttel és Bosch-gyertyákkal szerelve futott.

Eredeti
HOFFMAN
csapágyak



DEAK BÉI
AUTÓSTRAK
CSAPÁGY
központi raktár
BUDAPEST
VI. JÓKA-TÉI

ŐSZI KEDVEZMÉNYES ÁRAK!!

Előbb próbál,
azután tapasztal
s végül kiköt egy

SUNBEAM^{-nél}

KOPPÁNYI, DESSEWFFY U. 47.

SPEEDOIL — az üzemanyagban?



Fogyasztását csökkenti!
Motorja sebességét és rugalmasságát fokozza!
A savképződést megakadályozza!
Óvja hengerét és dugattyúját!
Meghosszabbítja gépének élettartamát!

Tehát

SPEEDOIL-t az üzemanyagba!

OLAJ KFT., Bpest V., Gyöngyház u. 4

Tel.: 290-382

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓÜZEME

Specialista
az autórugó
gyártásában

Telefon:
134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon:
134-555



Embermagas fűbe vágott csapásokon át érte el célját kis Adler-kocsiján az Afrika-utazó Blenk-házaspár.

A német sajtóban páratlanul meleg fogadtatásra talált hazaterése alkalmából a Blenk házaspár, mely egy 25 loerős Adler-Trumpf-Junior-ral útutazta a fekete földrészt. Afrika legdélibb pontjáról indult a vállalkozó szellemű házaspár, teljesen szériakivitelezésű kocsin, melyet csupán az íszap, törmelék és homok behatolása ellen láttak el alul megfelelő lemezburkolattal. Blenkék kerek 20.000 km-es utat abszolvtáltak úttalan-utakon a legmostohább tropusi körülmények között, emlékeiket rengeteg küzdelem tarkítja, útjukon számtalanszor esődöt mondtak az utak, a hidak, esődöt mondtak az „útállapotról” szerzett értesülések, csupán a kis Adler volt mindenkor megbízható, hűséges utitársuk, mely sohasem hagyta cserben a bátor utazókat. De adjuk át a szót az expedíció hőseinek, vezessenek végig bennünket a fekete földrész elefántcsapásain, hallgassuk az oroszlanok kísérteties üvöltését, csodáljuk meg a tovaszökkenő karsú antilopok fürgeségét...

— Igy, a kényelmes fotelben ülve, gyerekejéknak tünik az egész utazásunk, — meséli, — pedig idegekre menő küzdelem volt. Két jókora víztartály, 4—500 km-re való benzinnel és 8 napra elégséges élelmiszerkészlettel vágunk neki útunknak, melyet célszérien megállapított etappokban abszolvtáltunk. A pokoli hőség miatt rendszeren már reggel 5 órakor startoltunk, de egész nap úton voltunk, ebédidőben néhány darabka kenyér emlékeztetett a hazai — három fogásra... A Kalahari sivatag gyarló útjain és az őserdők csapásain bizony óránként 10—20 km-nél többet nem tudtunk megtenni. Este, amikor úgy 6 óra tájban döbbenetes váratlansággal ránkborult az éj, hátrahajtottuk üléseink tölmléit, kényelembe helyezkedtünk a limuzinban és álomra hajtottuk fejünket. Legtöbbször mi sem zavarta álmonkat, de mily gyakran riasztottak fel első álmonkból az oroszlanok vérszjós üvöltései. A sivatag királya azonban feletle respektálta keresőlámpánk vaktító sugárkévéjét, a reflektorfény mindig meglette a maga hatását és elűzte a fenevadakat. Az éjszakai táborhelyünkül szolgáló eserjést

Elefántösvényeken...

Adler-Trumpf-Juniorral Afrikán át

vagy steppét csak ritkán eserélhették fel calamely négerfalu vagy reidörölomás megnyugtató közelségével, ahol 5—8 napos túraszakaszaink fájradalmainak kipihenésére 3—8 napot engedélyeztünk magunknak.

— Furcsa érzés volt a Kalahari sivatagban 430-os hőségben három napon át „darálni” anélkül, hogy csak egy embert is láttunk volna! Azaz mégsem: három nap alatt egy autóval is találkoztunk. A rendőrség járőkocsija volt... A nagy magányban sem éreztük azonban az egyedülletet: antilopok, zebrák és gnuk ezrei szegődtek kíséretül... Itt-ott, tisztas tárolból, egy-egy oroszlon mért végig kíváncsi szemekkel, békés egykedvűséggel nézegetett, de közvetlen közelünkbe nem merészkedett egyik sem... Igaz, mi sem láttuk tanácsosnak kiszállani a kocsiból... Kölcsonösen respektáltuk egymást!

— A Nyassza-vidék észak-déli tranzverzális útját, az árvicek miatt, zárva találtuk, rövid tanácskozás után az ország belsején át vezetők benzülőtt-ösvényt választottuk útirányul, melyen még sohasem haladt át autó! Háromszáz kilométeren át küzdöttük magunkat embermagas, nádszerű fűben előre, ráadásul a Nyassza-tóba torkoló megáradt patakok számos „hidat” elragadtak... A benzülőttek segítségével, sokszor azonban egymagunkban kellett a hidakat „restaurálnunk”, míg továbbhaladhattunk.

— Kegyetlen emlék a Massai-steppe, melyet öt nap alatt gyűrtünk le. Főleg a sivatag különleges, rendkívül finom pora jelentett veszélyt, mely belélegezve, légzési zavarokat okoz, megázza pedig sűrűn folyó gumiszera péppé varázsolja át a talajt, amelyen minden méter előrehaladásért ádáz küzdelmet kellett folytatnunk.

— A dsungell a Kilimandsaro vidékén értük el. Egy német telepes óva figyelmeztetett egy a környéken garázdálkodó 40 elefántból álló megvadult csordára, amely néhány nap alatt kilenc benzülőttét gázolt halálra. A dühös ormányosok éjszakánként rantottak be a farm kukoricaföldjeire, melyet az oroszaruak is szívesen látogattak meg... A derek elefántokat szerencsésen elkerültük, csupán a dsungelből kihallatszó félelmetes csörtetésük döböntett meg...

— A leg több néger faluban barátságosan fogadtak, a törzsfőnökök egész hármüket felvonaltatták előttünk, sokszor 50—60 harcos tiszteltnkre bemutatott sejtelmes ritmusú haditáncában gyönyörködöttünk. Egyik törzsfő anyanyelvünkön szólított meg: „Wir haben die Deutschen sehr gern...” Szeretjük a németeket, — mondá, — amit különben az egykori német gyarmati hadseregek a feketék körében máig is nagy népszerűségnek örvendő sapkái úttonúfélen hirdetnek...

— Abessziniában az olasz hatóságok járvótából mi voltunk az első, akik az olasz hódítás óta Abessziniát autón átutazhattuk. Az olaszok erősen dolgoznak az imperium legújabb tartományában, kitűnő utakat építenek, Szomáliából Hararba már 280 km hosszú aszfaltúton kocsiztunk, de Dessiebe is minden különösebb nehézség nélkül jutottunk el, amit bizony a 4600 méteres hágókra vezető kezdetleges utakról nem mondhattunk el. Szédítő szakadékok szomszédságában, mely gűrűkőn át, sziklák között, mely zuzalékban törtettünk a magasba és nem csodálkozom azon, hogy ezen az úton éppen 6 kilót adtam le...

— Massua, Kairo, hajón Siciliába, onnan haza. Boldogan emlékezünk vissza úti emlékeinkre és a hűséges kis Adler teljesítményére.



Pokoli hőségben, meredek kapaszkodók, laza zuzalékon kapaszkodott fel a hírdelt afrikai hágókra” a kis Adler.

Hallott már róla, hogy mi —

A LEJTÁRAMÚ GÁZOSÍTÓ?

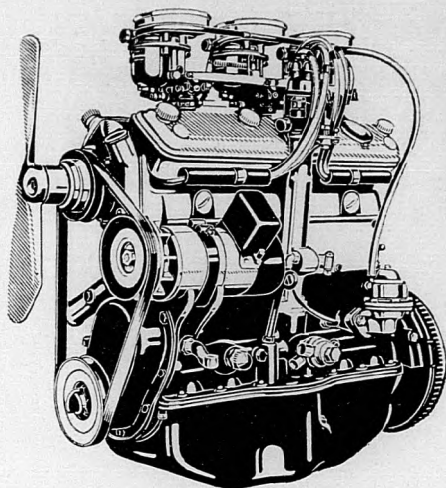
A mai korszerű automobil-motorok nagyrészt úgynevezett „Fairstrom”, magyarul lejtáramú gázosítóval vannak felszerelve, ezeket arról lehet azonnal felismerni, hogy szívócsövük illetve keverőkamrájuk nem **vízszintes** síkban fekszik, hanem **függőlegesen** vezet a felül fekvő karburátorból a motorba. A lejtáramú gázosító előnyei kézenfekvők és főleg lassú fordulatszámokban teszik simábbá, egyenletesebbé az üzemet. Működésük illetve előnyeik megértéséhez el kell kisé kalandozni a karburáció világába.

A gázosító tudvalevőleg nem érdemli meg a gázosító nevet, mert benne nem benzinnel és levegőből álló **gáz** képződik, hanem inkább levegő, melyben igen finom cseppekre porlasztott, szinte **ködszerű üzemanyag** lebeg. A feléle haladó dugattyú szívása következtében ugyanis a keverőkamra torkában rendkívül nagy sebességű, néha akár óránként **400 kilométeres** iramú áramlás képződik, ennek az áramlásnak fekszik az útjában a fuvóka, melyben az üzemanyag szintjét az uszó tartja vagy három milliméterrel a fuvóka szája alatt. A fuvóka mellett vágató áramlás

szívó hatást gyakorol az üzemanyagra és minél sebesebb az **áramlás**, annál nagyobb a **szívóhatás**, annál több üzemanyagot szívattuz ki. A hatalmas áramlás apró, szabadszemmel nem látható cseppecskékre tépi szét az üzemanyagot, ezek a **ködszerű cseppek** az áramló levegővel együtt kerülnek a hengerek robbanóterébe.

A levegőnek — mint minden testnek — tömegereje és tehetetlensége is van. A benne lebegő üzemanyagcseppecskékeknek — mint **nehézebb** testeknek — nagyobb a tehetetlenségük, tehát a szívócső töréseit és irányváltzásait nem követik olyan **könnyen**, mint a kevésbé tehetetlen levegő. Ennek tudható be, hogy a szívócső hajlásában a lebegő üzemanyagcseppek kondenzálódnak, **lecsapódnak**, ami a hengerek tökéletes töltését károsan befolyásolja.

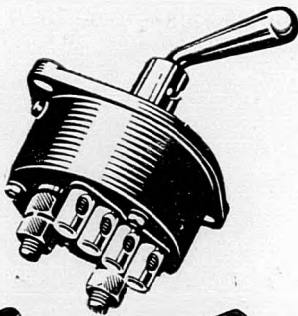
A lejtáramú gázosítóban a lecsapódás veszélye **nem torog fenn**, mert ebben a konstrukcióban az áramlás útját **nem akadályozza hajlás vagy törés**, hiszen a motor egyszerűen felülről lefelé szívja be a keveréket a függőleges keverőkamrán és szívócsővön



Három lejtáramú gázosítóval szerelt 6 hengeres, 80 lóerős BMW sportmotor.

keresztül, az áramlást a keverék ön-súlya is elősegíti. Amellett nagy előnye ennek a konstrukciónak az is, hogy mivel gyengébb szívás is elegendő, a keverőkamra torkát **bővebbre** lehet méretezni és így **lassú fordulatszám**nál is jó a hengertöltés.

Mint mondtuk, a lejtáramú gázosító nál jobb a **hengertöltés** és jobb a **lassú tura**. A jobb hengertöltés az üzemanyag hőenergiájának tökéletesebb kihasználását eredményezi, tehát fogyasztásbeli megtakarítást érünk el, a jobb lassú tura rugalmasabb üzemet kölcsönöz.



Bosch

TELEPFŐKAPCSOLÓ

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

BOSCH RÓBERT Kft.

Budapest, V., Váci út 22—24. szám

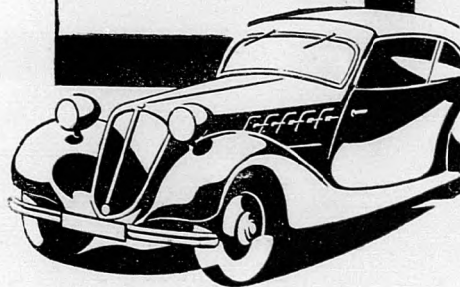
Telefon: 292-338

BOSCH—SIEMENS vezérképviselet

MARELLI service



1.1 l.
2.0 l. | **tipusok**
3.5 l.
1 tonnás
teheralvázak



VEZÉRKÉPVISELET:

AGREEMENT

IPARI ÉS KERESKEDELMI R. T.

BUDAPEST, VI, ANDRÁSSY ÚT 47. TEL.: 114-579.

HIREK

Hanomag csapategyőzelem Lüttich-Róma távversenyen

A Lüttich-Róma-Lüttich túrát 50 km-ben előírt átlagsebességgel került lefutásra, azaz a versenyzők 90 órán át ültek a volánnál! Az 51 induló közül csak 18 versenyző futott célba. Az első helyen a Trasenter-Breyre-pár (3.0 l. Bugatti) végzett a Barndsegt-Gatsonides (3.6 l. Ford) és a Wessely-Jusczenzky (2.2 l. Steyr) pár előtt. A célba még 3 Hanomag, 2-2 Auto Union, Imperia-Adler és Opel továbbá 1-1 Lancia, Fiat, Matford, Citroen, Hotchkiss és Peugeot-kocsi futott be. Az elindult 8 gyári csapat közül egyedül a Hanomag-team fejezte be a versenyt.

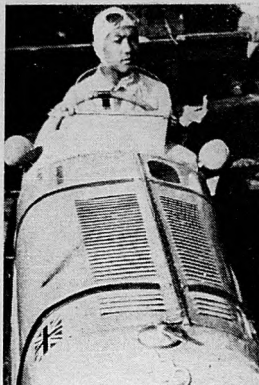
Az idel év első felében a világ autógyártása 2 millió darabra rúgott, szemben a tavalyi első felév 3.6 milliójával. A nagyarányú visszaesés kizárólag az amerikai ipart érintette, mely 1.6 millió kocsinak megfelelő 57 százalékkal esett vissza, holott a világ össztermelése csak 44 százalékos esőket mutat.

Az egyik német gyár a 10 éve szolgáltatásban álló alkalmazottait vadonatúj KdF-kocsikkal kívánja jutalmazni.

Végre elkészült az ERA GP-kocsi is, melyek az évad szezonzáró internacionális versenyén, október 1-én, a Donnington-parkban fognak bemutatkozni.

A lengyelek Varsó-Krakó között megépítik első autótújukat, mely a német Reichsautobahn mintájára létesül.

A német birodalmi autótak szélein levő padka átlagos szélessége 1 méter. Az Ostmark területén épülő autótak padkáit 2.25 m. szélességűre építik, hogy a járművek parkirozására bőséges hely álljon rendelkezésre, míg utasaik a természeti szépségeken gyönyörködnek.



Mindhárman esküszik a Bosch-gyújtásra: az angol Mays, a számi Bira és Lord Howe

Németország gépjárműállománya az év felében 3,364,503 darabra emelkedett. Az Ostmark, az egykori Ausztria, mindössze 122,651 gépjárművel szerepel a statisztikában.

Az egyik nagy angol gumigyár kísérleti osztályán megállapították, hogy a gumik elhasználódása száraz úttesten 35 százalékkal nagyobb, mint vizes úton.

Az USA-ban az utolsó három esztendő alatt eladott autókban csupán 3 százalékat kellett fizetési zavarok miatt a vevőtől visszavenni.

Az USA-ban, ahol a repülőterek igen gyakran 30-50 km.-nyire fekszenek a városoktól, felmerült a gondolat hogy a légi utasokat a repülőársaságok a város szívéből, helyből felszállni képes csavarszárnyú autogirokon szállítsák ki a repülőterre. A tervhez a hatóságok hozzájárultak úgy, hogy kiváncsian várjuk, melyik társaság vezet be elsőnek e forradalmi újítást.

Az angol Sunbeam és Talbot autógyárak Sunbeam-Talbot Ltd. néven fuzionáltak.

Az Egyesült Államokban 344 automatikus forgalomregisztráló készülék működik melyek minden kezelés nélkül 8 napon át vannak üzemben és a forgalom sűrűségét óránként regisztrálják.

Franciaország autóbajnokságát Dreyfus nyerte Delahaye-kocsin.

Az erős amerikai autódokonjunkturában az őz némi javulást hozott.

Szeptember 19-től az egész Ostmark területén: Jobbra hajts!

A német közlekedési miniszter a hadsereg-főparancsnokság intencióinak megfelelően, október 1-től csak olyan gépjárművek és pótkocsik számára ad forgalmi engedélyt, melyek az ú. n. német normáknak megfelelnek.

A nürnbergi német nemzeti szocialista pártnap alkalmával kiadott Német Nemzeti Díjakat a népautókonstruktor, dr. Ing. Porsche, a birodalmi autóúthálózat építője, dr. Ing. Todt, az Udet által vezetett szárazföldi világrekorder repülőgép (Heinkel) konstruktorja, Prof. Heinkel és konkurense az exvilágrekorder gép (BFW) tervezője, Prof. Messerschmitt nyerték el.

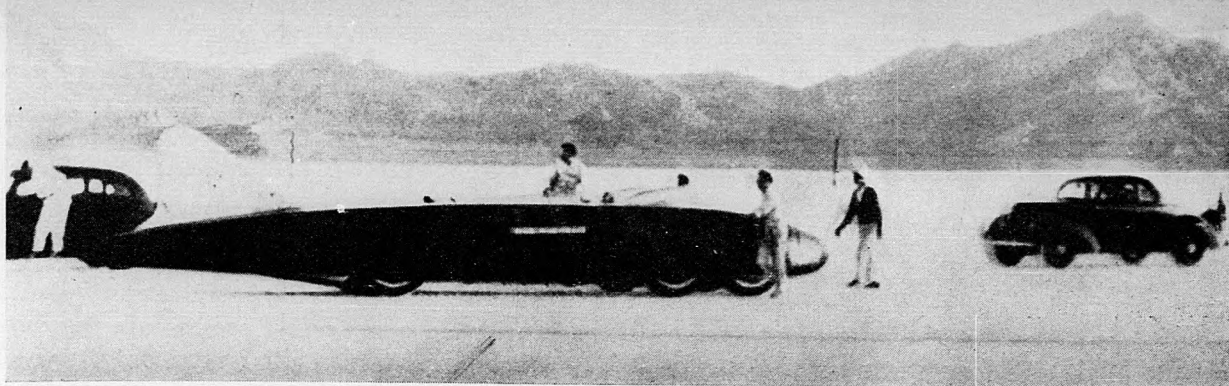
A szintetikus benzín és dieselolaj előállítás harmadik — Pott és Broche — módszerét sikerült kidolgozni a Stinnes-IG Farben munkaközösségnek.

Az USA-t ma már Nyujorktól San Franciskóig autóbuzson lehet átszelni. Az út 4 napot és 3 éjszakát vesz igénybe.



ERŐS TÁVFÉNY - VAKITÁSMENTES KÖZELFÉNY
TUNGSTROLUX DUOLUX





Itt a nagy sós-tó kiszáradt medre Eyston világrekorder hiperverseny-koesíjával, a „Thunderbolt”-tal.

Eyston 575 km-el duplázott a Cobb tiszavirágéletű 563 km-es világrekordjára

Az Utah állambeli kiszáradt sós-tó vakító fehér medrében nagy csata dúlt. Legutóbbi számunkban adtunk hírt Eyston 556,010 km. átlagú abszolút sebességi autóvilágrekordjáról, melyet most Cobb elszánt rohama 563.592 km-re srófoltt fel. Cobb világrekordja azonban csak tiszavirág életű volt, 24 óra leforgása alatt ismét Eyston ragadta magához a világrekord védelmét. Eyston új világrekordja: 575.340 km.! Cobb, az exvilágrekorder nem folytatta tovább a harcot. Neki elég volt. Huszonnégy óráig ő tartotta a világrekordot, utána nyomban behajózott Európa és a világrekord anyagi tartozékainak irányában...

A BYMC motorcsónak rekordnapja

Szeptember közepén rendezte meg a BYMC szokásos őszi motorcsónak-rekordnapját két irányban lefutandó 1 km-es távon, a csepeli Dunaágban. A rekordnap a következő eredményekkel zárult:

Oldalmotorok 125 kem: Klein P. 18.8 km. — 175 kem-ig. Scheuer S. 32.2 km., Kemény P. 28.65 km. — 250 kem-ig. Mészáros B. 36.9 km., Somogyi S. 30.05 km., Vízkelety I. dr. 28.05 km.

Authord-motorok 175 kem-ig: Fenczl G. 47.3 km., Paulini A. 38.8 km. — 1000 kem-ig. Pribék M. 61.4 km., Juhos Gy. 61.1 km.

A gyér mezőnyből Mészáros Béla a 250 kem-es oldalmotoros kategóriában 36.9 km-es sebességgel megdöntötte a fennálló 30.6 km-es magyar rekordot, míg Scheuer Sándor a 175 kem-es oldalmotoros csoportban nyújtott 32.2 km-es rekordteljesítményt, megdöntve a 30.6 km-es rekordot.

Puch-motoros fogta el elsőnek a „rókát” a kispesztiek versenyén

A KAC automobil- és motorsport szakosztálya szeptemberben rendezte meg „Motoros rókavadászat versenyt”. A verseny lényege, hogy a „róka” szerepét vállaló oldalkocsis motorkerékpáros a versenyzők előtt három órával indul titkos célja felé, míg a versenyzők a „róka” által színes festékekkel, szerpentinnel jelzett utakon követik őt. Az a versenyző, aki elsőnek találja meg a „rókát” búvóhelyén, az a győztes.

A versenyen a „róka” által követett 110 km-es útvonalon, amely Kispeszt, Pestszentlőrinc, Soroksár, Ócsa, Sári, Bugyi, Taksony, Kiskunlacháza, Pereg,

Ráckeve, Szigetújfalu, Tökölön át Lakihegyre vezetett, a 23 indult versenyzőből 9 találta meg a rókát” célhelyén. Eredmény:

1. Nagy J. (Puch), 2. Kovács B. (Chater Lea), 3. Schandl J. (Hanomag), 4. Czédenyi J. (L.A.G.), 5. Béres G. (Rudge), 6. Balkó G. (Zündapp), 7. v. dr. Herczegh T. (Adler), 8. Kézely P. (Puch old.) 9. ifj. Varju K. Ardie.

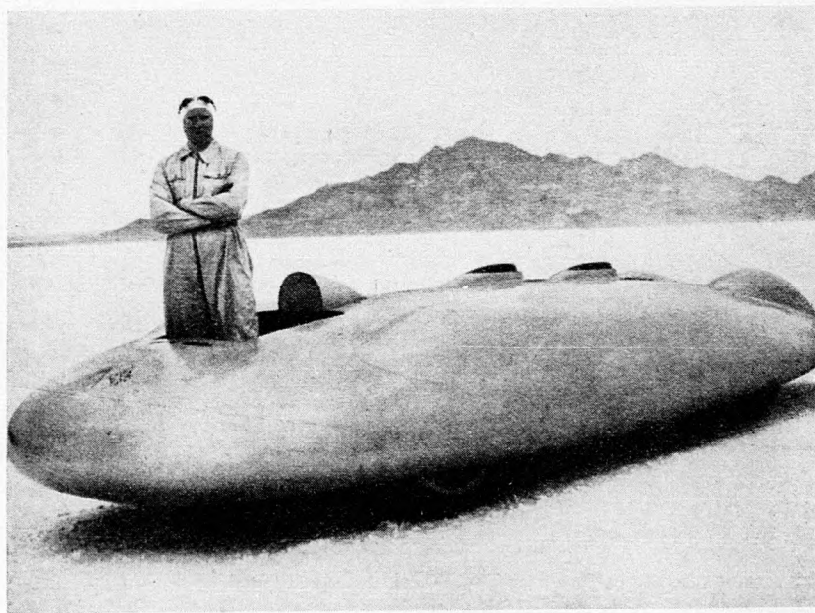
A kispesztiek háziversenye

A KAC automobil- és motorsport szakosztálya minap tartotta házi megbízhatósági versenyét 280 km-es távon. A verseny útvonala: Kispeszt, Budapest, Gyöngyös, Parád, Eger, Füzesabony, Jászberény és Monoron át Kispestre vezetett vissza. A verseny rendkívüli nehézségtelű volt, mert a KAC áprilisban megtartott országos bajnoki versenyének legnehezebb részét foglalta magában és ugyanolyan feltételekkel, vagyis 60 km-es átlagsebességgel tartoztak a verseny résztvevői a versenyt abszolválni. A versenyen csakis a KAC tagjai vehettek részt.

A versenyre benevezett 14 versenyző, akik közül a következő 10 versenyző érkezett célba (zárjelben a hegyi versenyzők):

1. Czulyba M. (500 BMW) 71 bp. (51 p. 11 mp.), 2. Steinböck I. (1 l. Fiat) 397 bp. (56 p. 37 mp.), 3. Anders E. (500 BMW) 448 bp. (57 p. 28 mp.), 4. Martinek I. (200 Méray Puch) 584 bp. (59 p. 43 mp.), 5. Bontz I. (350 Calthorpe) 785 bp. (62 p. 54 mp.), 6. Dobos K. (350 Norton) 741 bp. (61 p. 57 mp.), 7. Weidel E. (500 Puch old.) 1366 bp. (72 p. 24 mp.), 8. Béres G. (250 Rudge) 1603 bp. (75 p. 54 mp.), 9. Liehtler G. (350 AJS) 1637 bp. (76 p. 49 mp.), 10. Pintér J. (250 Zündapp) 2081 bp. (83 p. 22 mp.).

A verseny döntő szakasza a Mátrafüred—Eger közötti 50 km-es hegyi út volt, az ezen elért eredmények adták meg a holtversenyben beérkezők szelektálását.



Cobb az exvilágrekorder, vezetőülése versenykocsi-óriásának orrában van... Guszttalana! ... Brrrr...

Milyen jelentőséggel bír az üzemanyag —

oktánszáma?

A vezető olajvállalatok által újabban bevezetett speciális üzemanyagokkal, az Ethyl és Dinamin elnevezésű kopogásmentes benzinekkal kapcsolatban sokat hallani ezt a titokzatos szót, hogy: oktánszám. Es az új különleges üzemanyagok fő erényeül azok nagy oktánszámát domborítják ki. Autós körökben kevésbé ismeretes mindaz, ami a gyakorlatban az alacsony, vagy magas oktánszámmal kapcsolatos, éppen ezért célszerűnek tartjuk a magyarázatót.

A hengerben — mint tudjuk — benzingázt sűrít a felfelé haladó dugattyú. Ez a benzingázból és levegőből álló keverék azonban csak egy bizonyos maximális kompressziónyomást bír el — kopogás nélkül. A ke-

verék sűrítésénél a gáz átveszi a hengerfalak hőjét, a kompressziónyomás is magas hőmérsékletet teremt, úgyhogy például egy 6:1 arányban komprimáló motor gázkeveréke a sűrítési ütem felső holtpontján közel 350 Celsius fokra hevül. És minél nagyobb a kompresszióarány, annál magasabb hőmérséklet fejlődik. Ezt a magas hőmérsékletet viszont nem minden üzemanyag-gáz bírja el, bedől az öngyulladás és vele együtt a kellemetlen, munkát pocsékoló és a teljesítményt erősen csökkentő kopogás.

A benzín kémiaiilag nem egyforma és állandó vegyületek gyűjtőneve, hanem különféle strukturájú szénhidrogén-vegyületek elnevezése és a kopogásmentesség erősen függ attól, hogy a használt benzín milyen vegyi összetételű. A szénhidrogének szénből és hidrogénből állanak, minél több a szénhidrogénben a hidrogén és minél kevesebb a szénatom, annál könnyebb a fajsúlya, mint alább kiderül: a kopogás szempontjából a könnyű fajsúly nem előny.

A közönséges benzín részben heptánból és oktánból áll. Heptánnak nevezük azt a vegyületet, melynek molekulájában hét atom szén van, oktánnak a nyolc atomos vegyületet. Amíg a heptán kopogásra igen hajlamos, addig az oktán erősen ellenáll az öngyulladásnak és a detonációs kopogásnak.

A heptán és oktán keverékével mondhatni normál keverékeket lehet előállítani, mintegy mércéjét állíthatjuk fel a kopogással szemben mutató tulajdonságoknak.

Az oktánszám meghatározására egyhengeres motort használnak, ennek a motornak a kompresszióarányát üzem közben is változtathatják. Az oktánszám meghatározása tehát úgy történik, hogy a motort bizonyos fordulatszámmal járatják a kísérleti üzemanyaggal és kompresszióarányát addig növelik, amíg a kopogás elő nem áll. A próbamotort ezután heptán és oktán keverékével járatják és addig keverik különböző arányban a kétféle anyagot, amíg a kopogás ugyanannál a kompresszióaránynál áll elő, mely a próbaüzemanyagnál váltotta ki a kopogást. A keverékben foglalt oktán százalékos mennyisége adja meg a próbaüzemanyag oktánszámát. Minél magasabb az oktánszám, annál jobban áll ellen az üzemanyag a kopogásnak, annál magasabb kompresszióarány mellett használhatjuk.

A gyakorlatban persze nem drága oktán és heptán keverékekkel dolgoznak, hanem ismert oktánszámú benzinekkal.

Az általában használt benzinek oktánszáma 72-től 80-ig, sőt 81-ig terjed,

a különleges üzemanyagok és különösen a versenyzemanyagok még ennél is nagyobb oktánszámmal bírnak. Az oktánszám tehát alkalmas az üzemanyag kopogásmentességének elbírálására, viszont egyéb tulajdonságaira, mint például a maradék nélküli elégésre vonatkozólag az oktánszámból következtetéseket levonnunk nem lehet.

A Hansa-Lloyd autók új vezérképviselője

A Hansa-Lloyd-Goliath Werke, Bremen, Németország egyik legrégibb és legszámtovább automobil gyáranak vezérképviselőt az Agreement ipari és kereskedelmi r.-t. vette át. A részvénytársaság, amely autóképviselőt céljára Magyarországon eddig szokatlan nagy tőkével rendelkezik, az Andrássy úton, a Balázs-kávéház helyén, igen nagy befektetéssel, pazar kivitelű kiállítási helyiséget épített. A Hansa-gyár teljesen versenyen kívül álló új, magaskvalitású személykoesi-típusokat hozott piacra, amelyek a magyar autósok között elismerését és érdeklődését máris elnyerték. Az Agreement r.-t. aránylag rövid működése alatt is igen nagy forgalmat bonyolított le a német hadseregben kitűnően bevált és normalizált teherkoesi-típusaival is.

Packard-Nash

Hivatalos szervize

ERDŐS TESTVÉREK

automobiljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

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

VICTORIA

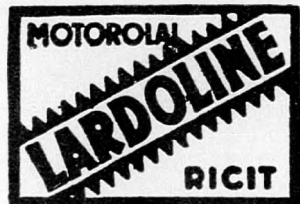
A LEGMODERNEBB,
LEGSZEBB
MOTORKERÉKPÁR

Konstrukciója
mindig iskola-
példa a legtöbb
gyár részére.

Gyönyörű 100-as Sachs-motorjaink raktáron!

Őszi árkedvezmény!!

KOPPÁNYI Dessewffy u. 47



Urvezetők! Hölgyszervezők!

mert csak itt vezethet 1938-as típusú autókön kívánsága szerinti időben. Csak itt mutatják be Németország világfilmjét 5000 méteren, ahol az autó üzeme, szerkezete és kezelése látható szemléltetőleg. Garantált vizsga, Műhelygyakorlat. Részletfizetés. Saját szakkönyv.

Kérjen tájékoztatót: legmodernebb VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁTÓL, BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY ÚT 2. SZÁM. TELEFON: 120-814

Csak országunk legmodernebb, egyetlen törvényszékieleg bejegyzett „Viktória” autószakiskolában tanulnak,

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Arról már bizonyosan tud, Szerkesztő úr, hogy a KMAC eredetileg szeptember 25-ikére kiírt automobil és motorkerékpár országúti és terepversenyét október 2-ára halasztotta el. A verseny országúti szakaszának útvonala Budapest — Bja — Bicske — Csákvár — Tata — Tóváros — Tarján — Bajna — Esztergom — Tábor — Visegrád — Leányfalu — Szentendre — Budapest. A versenytáv 239 km. A terepverseny előreláthatólag legérdekesebb mozzanata az Esztergom—Tábor melletti Strázsahegy körül fog lefutásra kerülni. Különösen érdekesnek ígérkezik a terepversennyel kapcsolatban megoldandó újszerű feladatpróba, amelynek részleteit a versenyzők csak közvetlenül a start pillanatában, zárt borítékban veszik kézhez. A strázsahegy terepversenyek körülbelül fél 10 órakor kezdődnek, a verseny színhelye Budapestről a Dorog—Esztergom—Tábor útvonalon könnyen megközelíthető.

— *Hallom, módosulnak az október végi versenyek is?*

— Csupán a tervezett Mártonhegyi úti verseny áthelyezéséről van szó. A rendezőség ugyanis a Mártonhegyi út helyett a régi Jánoshegyi verseny útvonalán szeretné megrendezni a versenyt, de szóba került az egykori Delmár-kecsgerőn át a Szép Juhásznehőz vezetű útvonal is. Majd meglátjuk!

— *Más újság?*

— A Hősök terén minap megrendezett hatalmas arányú tömeggyűlésre felvonuló oszlopok között nagy feltűnést keltett a Steyr-Puch művek csoportja. A cég táblával felvonuló, mintegy 150 főnyi tisztviselő és munkásapata egyedül képviselte testületileg a gyűlésen a magyar autószakmát.

— *Mit tud, Hébli úr, egyes angol kocsitípusok tervezett magyarországi összeszereléséről?*

— Állítólag előrehaladott tárgyalások folynak a magyar kormány és az angol autóipar között 50.000 font értékű 500 angol kocsinak hazai összeszerelésére vonatkozólag. Egyes felszerelési cikkeket, a rúgókat, az akkumulátorokat, a gumikat és a belső berendezést magyar gyártmányokból szerelnék. Mint kiszivárgott, az Austin-gyár a csepeli szabadkikötő területén tervezi összeszerelőműhelyét üzembe helyezni, de hasonló kedvezményekben, illetőleg vámmentességben részesülnének a Standard, Hillmann, Humber és Morris gyártmányok is. Vederemo!

— *Más szakmai hír?*

— A közeljövőben a Victoria-gyár szakembere meglátogatja a Koppányi Miklós céget — a gépek szokásos felülvizsgálata végett. Ezúton is felhívjuk a Victoria motorkerékpártulajdonosok figyelmét a gyár ezen előzékenységre, azzal, hogy az időpontról majd a Koppányi cég szolgál felvilágosítással. — Más. Megérkeztek az új Chrysler-Plymouth kocsik a József téri szalonba. Modern technikai újítások, villanyhűtő, szellőztető- és fűtőkészülék, teljes komfort, over-dure (önkapcsolás), szabadonfutókészülék, minimális fogyasztás jellemzi az új típus, melyet most már a Chrysler-gyár svájci montázs-telepén szerelnek össze. — Ismét más. A Hillmann-képviselőt új kocsijai megérkeztek. Az 1939-es típus remek kivitele s technikai újításai mégjobban népszerűsítik az elterjedt márkát. Csak jellemzésül: a képviselőt nem tud annyira kocsit kapni — mint amennyit eladhatna.


Felelős szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Nyomdaiért felelős: Dr. Új István.

AUTÓJÁHOZ

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

VEGYEN

Specialitásunk:
*cúgákeménycze edzett és
kőrcivce hajlítatt "Flex"
autóacúgáccél*



CORDATIC
**A TÖKÉLETES
AUTÓPNEU**

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

STARTER

ACCUMULATOR ÉS AUTÓVILLAMOSSÁGI
SZAKÜZEM — CÉGTEL. VÁJDA BÉLA MÉRNÖK
BUDAPEST, VIII., SZENTKIRÁLYI U. 34. TEL.: 141-210

FIAT

((500))

3100 pengő

FIAT

((1100))

5600 pengő

és

FIAT

((1500))

6800 pengő

Végre itt a "családi"

FIAT 1100 L...

7200 pengő



95 km óra, 10 l. fogyasztás 100 km-re

KÖZPONTI SERVICE ÉS ELADÁS:
VI., Aréna út 61. Telefon: 298-820.

M I N T A T E R E M :
IV., Dorottya uca 2. Telefon: 182-848.

AutóMotor



(Foto: Déván)

— STEYR 55 —

A kis Steyr 55 a hegyes-dombos, nehéz terep speciális kocsija, mely 8 literes fogyasztással röpit négy személyt a legmeredekebb hegyeken. A Steyr 55 széria egyik példánya a minap bejárta Európa legmeredekebb és legmagasabb hágóit és diadalmasan került ki a nagy próbából.



ZÜNDAPP



Z Ü N D A P P



Er kell nekünk!

ZÜNDAPP motorkerékpárok
magyarországi vezérképviselése:

Pajcs Imre

VI., JÓKAI UCCA 21. TELEFON: 120-228

Árak P **990**-tól
TÖKÉLETES SERVICE

HOSSZÚ RÉSZLET
GÉPCSERE

Kirándulásaira

vagy üzleti útjaira nélkülözhetetlen dolgait még az utazás előtt készítse elő. Európa minden részéről jó útvonal-térképeket minden SHELL kútnál beszerezhet. De ugyanakkor ne feledkezzék meg arról, hogy autójának jól ismert és az egész világon milliók által használt márkás olajokra van szüksége

SHELL MOTOR OIL

Csak sértetlen ólomzárral eredeti

A következő minőségekben kapható

SINGLE SHELL

DOUBLE SHELL

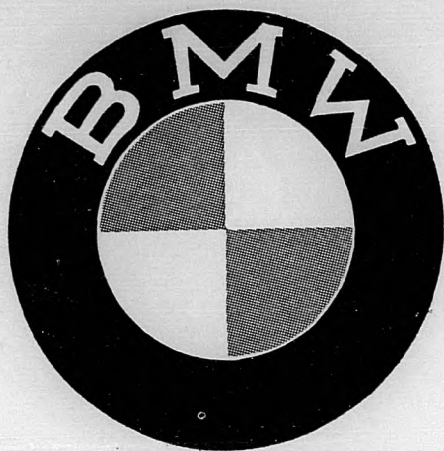
TRIPLE SHELL

GOLDEN SHELL

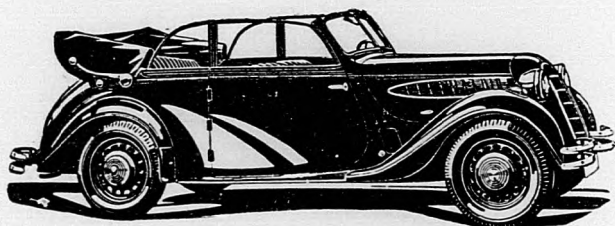
Ajánlási tábla szerint használandók

SHELL KŐOLAJ R.T. BUDAPEST

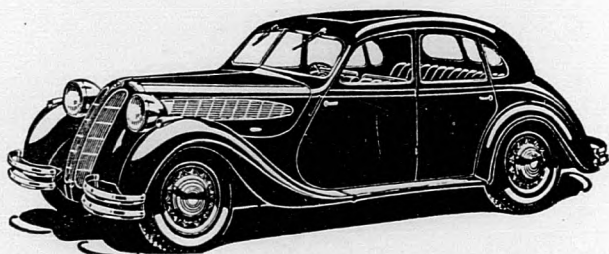




*az autóipar
csúcsteljesítménye!*



B M W K A B R I O L É



B M W L I M U Z I N

V E Z É R K É P V I S E L E T :



BUDAPEST, VI, LEHEL UCCA 2
ÚJ ÜZEMHÁZBAN
TELEFONSZÁM: 299-120