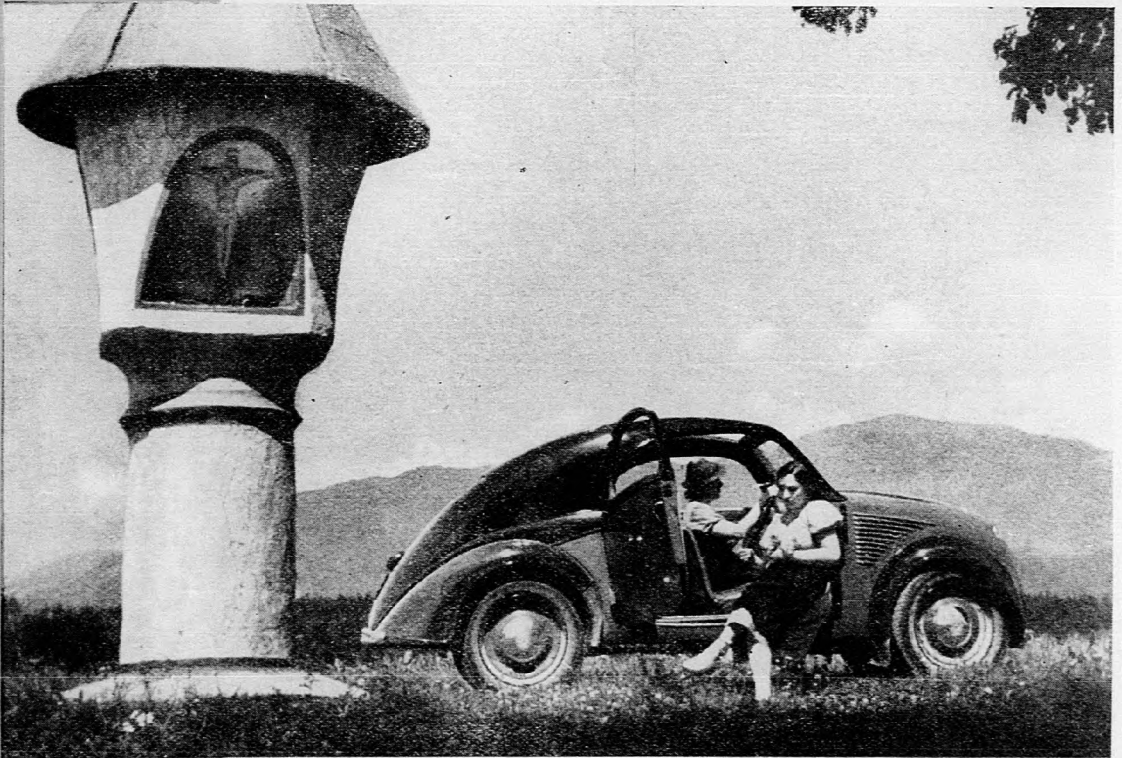


AutóMotor

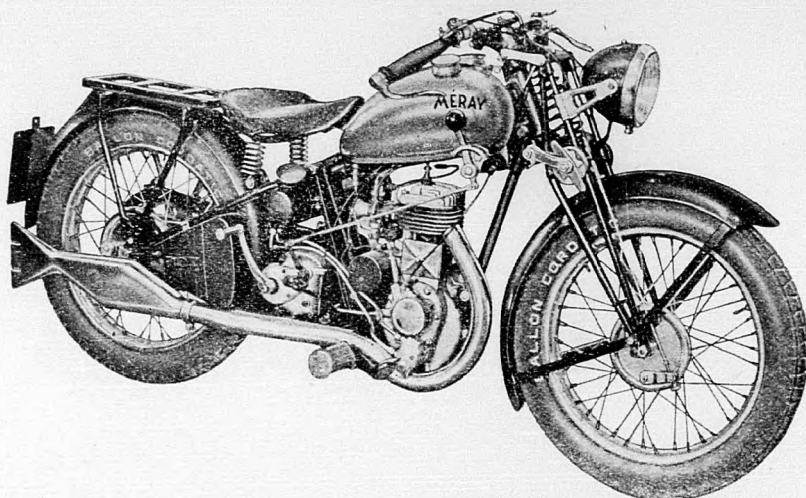


— STEYR „55” —

Külsőleg alig különbözik elődjétől, az „50”-es STEYR-től, mely oly sok kellemes órát szerzett utasainak. Technikai újításai azonban még tökéletesebbé teszik amannál.



MÉRAY



350 kcm. villamos világítással, kormányrögzítővel, komplett gyári szerszámkészlettel

P 1350.—

500 kcm-es lábkapcsolással

P 1620.—

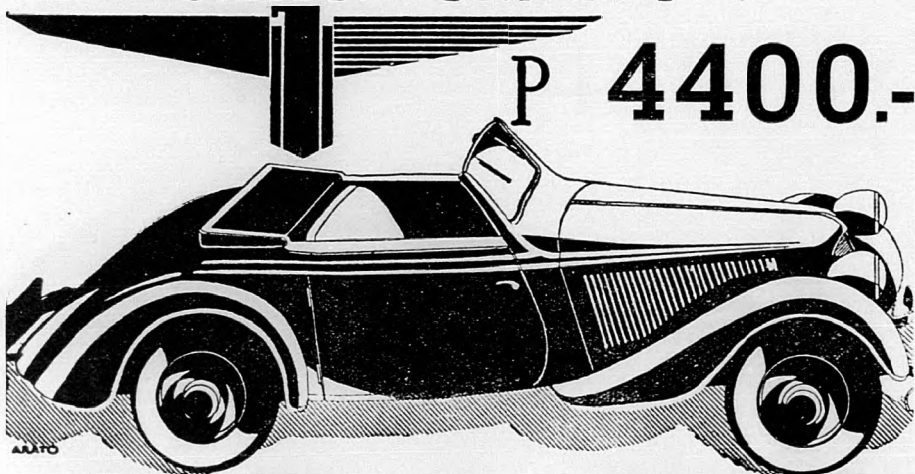
Tizenöt éve szüntelenül forgalomban levő MÉRAY-motorkerékpárok igazolják a gépek minőségét.

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T. BUDAPEST

VI, LEHEL UCCA 10

TELEFON: +29-88-88

AZ AUTÓSEZON FŐESEMÉNYE



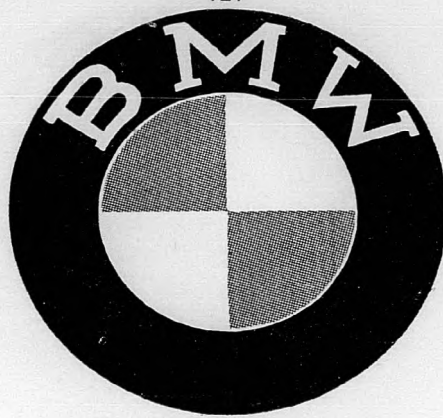
A D L E R
J U N I O R R O A D S T E R

VEZÉRKÉPVISELET:

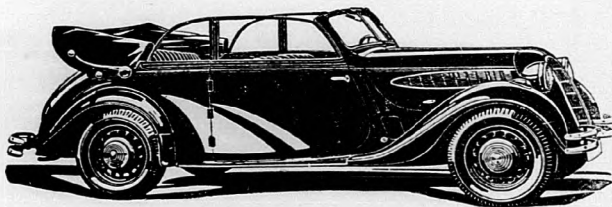
MÉRAY RT

ELADÁS: V., DOROTTYA UCCA 1. TELEFON: 1-856-15

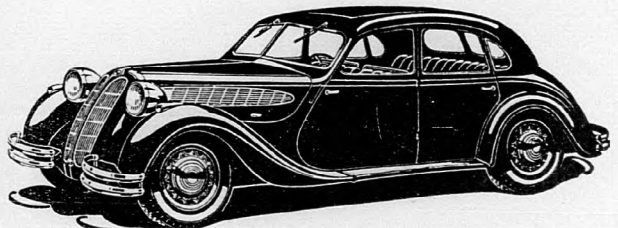
SERVICE ÉS JAVÍTÓMŰHELY: VI., LEHEL UCCA 10. TELEFON: 2-988-88



AZ
AUTÓIPAR
CSÚCSTELJESÍTMÉNYE!



BMW kabriolet



BMW limousine

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH

BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 2. ÚJ ÜZEMHÁZBAN
TELEFON: 298-366, 298-398

Angol Tourist Trophy 1938

250-es kategóriában

126.3 km-es rekordátlaggal

győztes

KLUGE

DKW



gépen

DKW bizonyította, hogy a világ legnagyobb és legklasszikusabb versenyén is győztesen állja meg helyét a világ összes versenygépeivel szemben.

Majláth

Budapest, Lehel ucca 2

Előgyújtás

Ally elő vén Márkus, vedd le a süveged: — ki nem ismeri azt az örök-szép balladát, mely ezekkel a szavakkal kezdődik és melynek szépségeit azzal próbálták tőlünk annakidején a negyedik bében elrabolni, hogy mint kötelező olvasmányt vezényelték bele a koponyánkba. „A hamis tanu” című vers: a hamis tanu örök apoteózis, a vén Márkus megszemélyesítője azoknak az ezreknek, melyek szemrebbetés nélkül teszik a szívükre a kezüket és esküsznek meg mindenre, amit — nem tudnak. És aminek a nyomán nekünk, országútkoptatóknak oly sokszor jut osztályrészünkül marasztaló bírói ítélet, ha rossz sorsunk valami karambolba bonyolít.

Mert tanu több van, mint égen a csillag, mint a Balaton mellett szűnyög, mint Budapesten Behajtani Tilos tábla, mint tűzoltó a salakpályaversenyen. Tanu mindig mindenre akad és minden egyes tanu egyben közlekedési szakértő is, aki nem elégszik meg a megálmódott „tényállás” ismertetésével, hanem rendszerint magyarázó szemináriumot is tart a hármas tanács előtt. Mely — bár a bűnvádi perrendtartás értelmében szabadon mérlegeli a tanuvallomások értékét — mégis ezekre a „vallomásokra” szokta felépíteni az ítéletet.

Hogy mit értenek a tanuk, azt a közelmúlt eseményei minden Jupiter-lámpánál fényesebben világították meg. Tucatjával akadtak megbízható „tanuk”, akik a napilapok ugoraszézőn-től hajított hasábjai által hol rémnek, hol pedig nemes egyszerűséggel szörnynek titulált foktői gyilkos legényt hol itt, hol ott, hol emitt, hol amott látták. Akik beszélték vele, akik felvették a „rémet” a kocsira, akik látták a „szörny” fején a csendőrkalapot. És akiknek „vallomásán” felbuzdulva, derék csendőreink derékig gázoltak a latyakban és a hatóságok annyit költöttek el, hogy azon a pénzen akár két új csendőri járóautót vásárolhattak volna. Hogy a „rém” közben a Duna habjaiban vezekelt nagyon elcsendesülve — talán nem is kell megemlíteni. Hiszen: minél több „tanu” látta, annál bizonyosabb volt, hogy — nem látták sehol.

Törvényszéki tanácselnök urak! Rendőrbíró urak! Amikor Önök előtt megjelenik a Tanu és szívére tett kézzel mondja el azt, hogy Isten engem úgy segéljen — gondoljanak egy pillanattig a foktői gyilkos legényre!

*

Hetvenöt kilométeres átlagot írt ki a KMAC legközelebbi bajnoki versenyére, a Delmár jubileumi túrára,

mely rendkívül hosszú távon gyűjti starthoz a versenyzőket. Hetvenötös átlag! Nem túlzás kissé? Nem sok az a hetvenötös átlag? Végig a sokszáz kilométeren? Le nem zárt útvonalon?

Hetvenötös átlaghoz állandóan száz felett kell repeszeni. Amihez nemcsak rendkívül gyors és stabil gép kell, hanem egy kis kockázattal is. Igaz, az autóversenyzés nem pingpong, a motorversenyzés nem teke. De ha ezt is figyelembe vesszük: mégsem tudjuk helyeselni ezt a hetvenötös átlagot. Mert a bikaviadal és a teke, a tigrisvadászat és az asztali tenisz között nem nehéz valami olyan középútsportot találni, mely sport a javából, de teli maradnak egyúttal a — jódos flaskák is.

*

Magyar csapat indul a Nemzetközi Hatnaposon. Hármás csapat, két szoló és egy oldalkocsis versenyző. Kozma, Dóry és Pathó alkotja a hivatalos magyar csapatot, mely júliusban fog hat napon át küzdeni a világ legerősebb elleneleivel és a Llandrindod Wells-i hírhedten nehéz tereppel. Örülünk a magyarok szereplésének, örvendünk, hogy a KMAC, — ha gyűjtés útján is, — de lehetővé teszi azt, hogy magyar együttes is állhasson az indító zászlaja elé ott, ahol a nagy nyugati államok élversenyzői adnak egymásnak találkozót.

Visszont... Nem hagyhatjuk szó nélkül azt, hogy a kiküldetések kérdésében ismét az úgynevezett sportpolitika kapott előkelő szerepet. És a kiküldetésnél mellőzték azt a magyar versenyzőt, aki már ért el nemzetközi hatnapos sikereket, aki nagyon jól ismeri az

angolszász terepet, akit elsősorban kellett volna számításba venni, annak ellenére, hogy személye nem rokon-szenes a KMAC berkeiben. Hogyan történt, hogyan nem: a szóbanforgó versenyző mégis indul a Six Day's-en. Saját, illetve gyári költségen. És hogy startjának még nagyobb legyen a jelentősége: magyar gyártmányú gépen, Méray-Puch 200-on indul. Melyen, ha sikert ér el: kétszeres lesz a magyar öröm.

*

Benne vagyunk nyakig az úgynevezett idegenforgalmi szezonban. Ha nem is olyan mértékben, mint a multban: mégis látni itt-ott néhány külföldi rendszámú kocsit a fővárosban. És megint hallani a méltatlankodásnak azt a kirobbanását, melynek a nem jelzett tiszta keresztjezek az okozói. Mert a francia drogistának, vagy az angol golfbajnoknak, nem beszélve az olasz makarónigyárosról, sejtelve sincsen arról, hogy például a Mussolininén milyen kecses bógikat kell lenínia a járdaszigeteket megkerülön annak, aki nem akar összeütközésbe kerülni a közlekedési főrifitokkal. És ilyenkor a csodával határos, hogy nem történik baleset, mert a külföldi nyomában haladónak sejtelve sem lehet arról, hogy az előtte haladó kocsi minden tiszta keresztjezi ukáz ellenére is hirtelen befordul — teljes joggal.

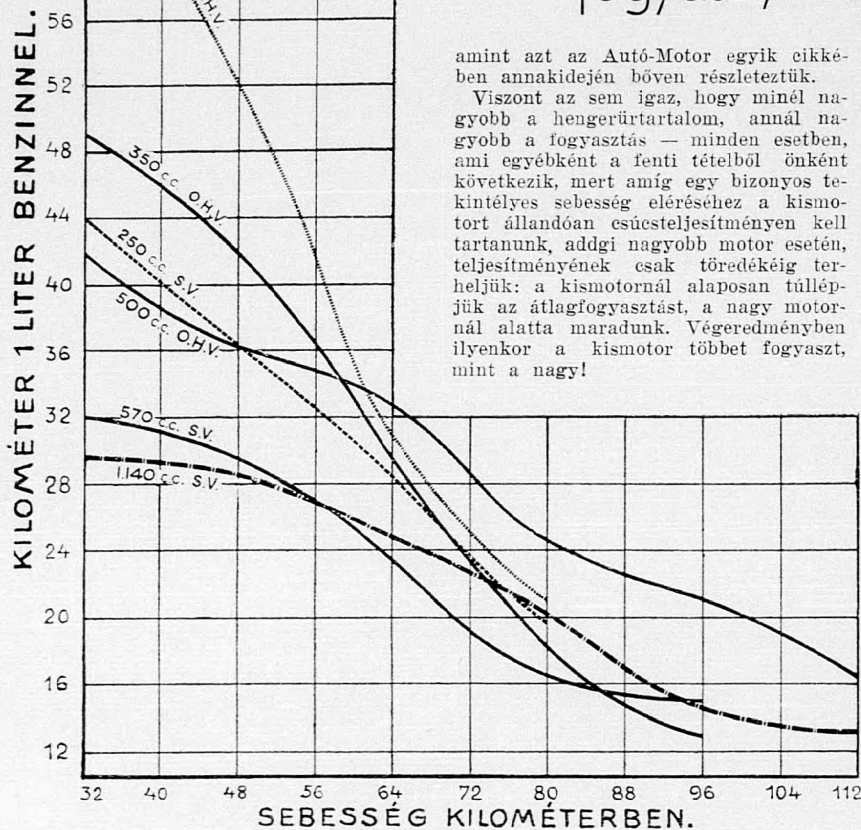
És ha már a rendőrség, a hatóság nem törődik az ilyesmivel, nem volna talán feladata az ilyen helyzet megszüntetése a KMAC-nak? Vagy talán még inkább a Touring Clubnak? Melynek bőséges jövedelmei egészen biztosan fedeztetni nyújtanának néhány nyíl ajándékozására.



Igy kell venni a szerpentíneket a legújabb típusú Fiat 500-zal.

Ki hinné? Pedig igaz –

hogy a kis 150-es néha többet fogyaszt, mint a nagy 500-as!



Hat különféle modell fogyasztási adatait ábrázolja ez a grafikon, 11 különféle átlagsebességben. Alul a sebességek vannak bejelölve kilométerekben, oldalt pedig azok a távolságok, melyeket az egyes gépek egy liter benzinnel tettek meg. Ha takarékosodni akarunk az üzemanyaggal: tanulmányozzuk egy kicsit ezt a grafikont!

A motorosok túlnyomó részének nincsen folyószámlája a Kereskedelmi Bankban és hiába fogyaszt az a pompás 500-as csak négy litert száz kilométerre, azt a négy litert is ki kell izzadni. Éppen ezért kétszeresen fontos a fogyasztással kapcsolatos kérdések taglalása és azoknak a szempontoknak az ismertetése, melyek ismerete alaposan lefogyaszthatja üzemanyagszámlánkat. Előre kell bocsátanunk, hogy ami a fogyasztás szempontjából a motorke-rekparra vonatkozik, az érvényes az autóra is, úgyhogy autós olvasóink is haszonnal tanulmányozhatják ezt a cikket.

Minden tapasztaltabb autós-motoros tudja, hogy minél nagyobb a tempó, annál hamarabb ürül ki a tartány. Nem mindegy tehát, hogy azt a száz kilométert ötvenes vagy kilencvenes tempóban abszolválják, mert nagy tempóban a fogyasztás néha 30–40%-al emelkedik. A sebesség tehát pénzbe kerül –

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

amint azt az Autó-Motor egyik cikkében annakidején bőven részleteztük.

Viszont az sem igaz, hogy minél nagyobb a hengerűrtartalom, annál nagyobb a fogyasztás – minden esetben, ami egyébként a fenti tételből önként következik, mert amíg egy bizonyos tekintélyes sebesség eléréséhez a kismotort állandóan csústeljesítményen kell tartanunk, addigi nagyobb motor esetén, teljesítményének csak töredékéig terheljük: a kismotornál alaposan túllépjük az átlagfogyasztást, a nagy motornál alatta maradunk. Végeredményben ilyenkor a kismotor többet fogyaszt, mint a nagy!

letve 96 kilométeres sebességnél már nem tudtak gyorsabban menni).

A kísérletek során rendkívül érdekes adatokat kaptak, amit különben a grafikon tanulmányozásakor is megállapíthatunk. Kifűnt, hogy a kis 150-es ohv 60 kilométer körüli sebességben többet fogyaszt, mint a nagy 500-as és hogy ennél nagyobb tempóban az 500-as a legtakarékosabb – minden ellenkező elképzelés ellenére. Ami logikus is, mert amíg 60–70-es tempóban a kis 150-es majdnem a csústeljesítményig van terhelve és így rendkívül sokat fogyaszt, addig az 500-asnak a motorja igen mérsékelt túraszámra pörög, tehát optimális fogyasztási körülmények között dolgozik. Kis sebességben viszont a kismotor fantasztikusan keveset fogyaszt, mint kiderült, a 150-es 40-es átlagsebességben például egy liter üzemanyaggal kerekén 60 kilométeres távot futott be, tehát alig fogyasztott többet másfélliternél, 100 kilométerre viszont az 500-as ugyanakkor majdnem a dupláját „itta” meg ennek a mennyiségnek.

Nagyon érdekes a nagy kéthengeres 1140 km-es gép fogyasztási görbéjét vizsgálni. Ez a modell, mondhatni, érzéketlen a sebesség változásával szemben, mert kis tempóban nem sokkal takarékosabb – ha ennél a gépnél takarékoságról beszélni lehet –, mint nagy sebességben, rendkívül lapos a fogyasztási görbéje. És azt is elárulja a grafikon, hogy minél kisebb a gép, annál érzékenyebben reagál többletfogyasztással a tempó emelkedésére.

Órákon át lehet tanulmányozni ezt az érdekes grafikont, melynek adatait minden motoros és autós értékesítheti. Mert nem mond kevesebbet, mint azt, hogy kis géppel ne erőltessük a magas átlagokat, ellenkező esetben, ezt nagy többletfogyasztással kell megfizetnünk. Minél nagyobb a gép, annál nagyobb átlagot mehetünk „ráfizetés” nélkül, aki tehát azért vesz kismotort, mert takarékoskodni akar, az ne szegődjék a nagymotor vagy nagykoesi nyomába, amikor nyaralni indul a Mát-rába.

ALPESI FALU az ANGOL PARK-ban

(HERMINA ÚT 57)

Külföldiek és vidékiek legnépszerűbb látványos szórakozó helye

Nagy elsőrendű családi varieté-műsorral

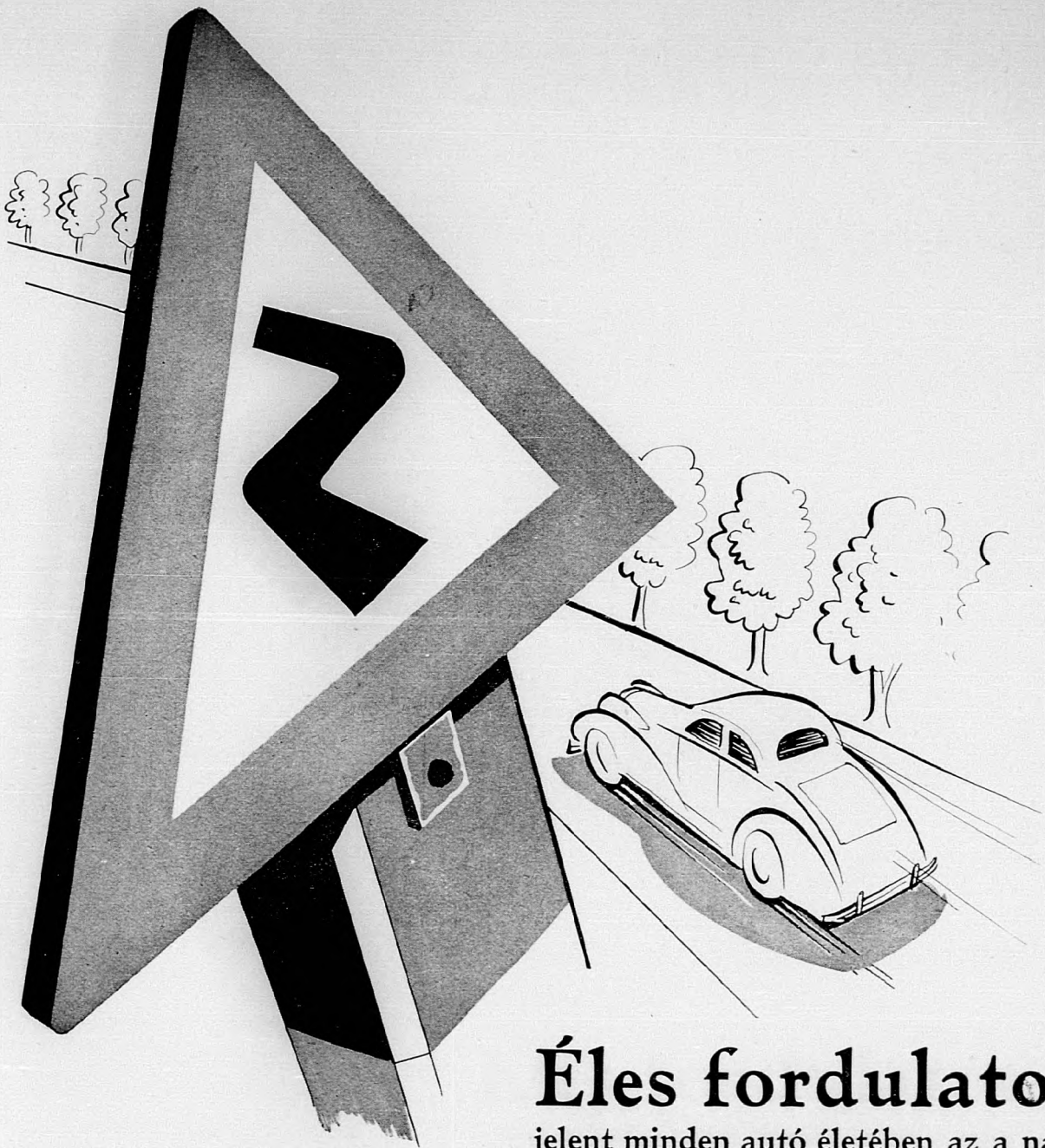
Zenét a rádióból közismert Sovinszky-Viránvi Jazz-zenekar szolgáltatja

Elismert kitűnő konyha

Kitűnő kimért fajborok és Dreher-féle csapolt sör

Mérsékelt polgári árak

Műsorzűnetek között és műsor után a közönség táncol a parketten záróráig



Éles fordulatot

jelent minden autó életében az a nap,
amikor először kerül bele Mobiloil.
Ettől kezdve öröm az autótartás.



Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGB

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

Bemutatjuk a

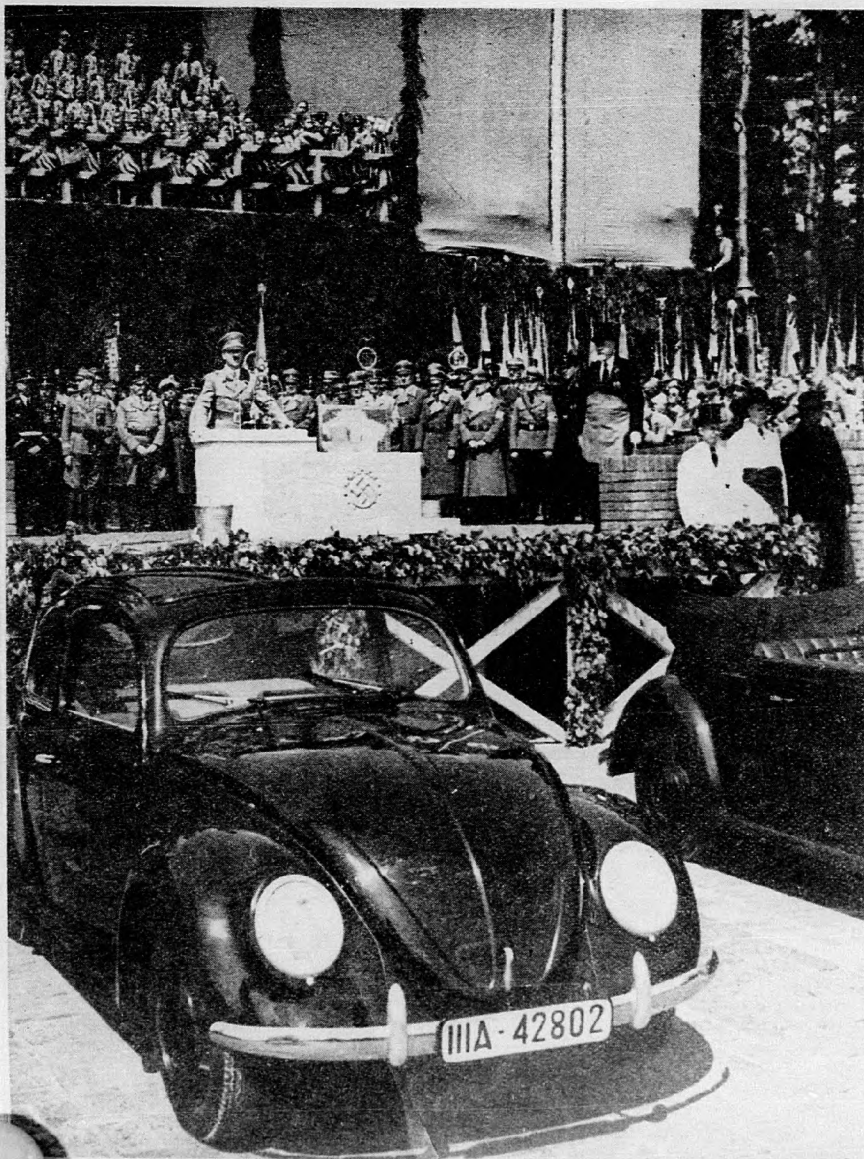
„KdF“-kocsit

a 990 márkás német népaútót

melyet 1940-ben már 6 márka heti részletfizetésre vásárolhatnak meg a németek
Exportra 1942 előtt aligha kerülhet sor!

A német autóipart évek óta foglalkoztatja a népaútó, a „Volkswagen“ megteremtésének gondolata. Láttunk próbálkozásokat, melyek komolytalannak bizonyultak és láttunk komoly kísérleteket, melyek az eladási ár szempontjából nem foglalhatták el a német motorizációs törekvésekben azt a szerepet, melyet a népaútónak szántak. A német gyárak évtizedes kísérletezései során bebizonyosodott, hogy a népaútó megteremtése és a német utaknak népaútóval való előkészítése állami beavatkozás nélkül aligha sikerülhet. Ebben a tényben leli magyarázatát az, hogy a népaútó-kérdés Hitler hatalomra jutásával egyidejűleg került a megoldás egységesebbé akkor, mikor a központi, állami irányítás szerepe a német ipart egyre jobban áthatja.

A német munkafront 1937-ben kapott megbízást a népaútó megvalósítására és az *Arbeitsfront* 50 millió márkával nyomban megkezdte a munkát. A konstrukciós iroda vezetésére Porsche dr.-t, az Auto Union és régebben a Steyr-gyár nagy hírével konstruktorját sikerült megnyernie, akinek vezetése alatt a népaútó technikai előkészületei nagyjából már az elmúlt évben befejeződtek és 30 darab kísérleti modell kezdte el próbáit, melyek ma már lényegesen túlhaladták a 2 millió kilométert, a kocsik egyrésze minden különösebb javítás nélkül már eddigis egyenként több mint 100.000 kilométert hagyott maga mögött. A kocsikról és azok teljesítményéről sok mende-monda forgott szájon anélkül, hogy bármi pozitív adat kerülhetett volna nyilvánosságra.



Annál nagyobb volt a meglepetés, mikor a minap Fallerslebenben a népaútó-gyár alapkövetélteli ünnepségén mintegy 70.000 ember előtt *felvonultak a népaútók!* Pompás vonalú masinák, külsőleg az 50-es Steyr típusok pompásan bevált áramvonalidomát juttatják eszünkbe, luxuriózus kivitel, kényelmes férőhelyek, limuzin, nyitott és nyitható tetős (Rolldach) modellek!

A népaútó-konstrukción természetesen a súlymegtakarítás gondolata vonul végig. Ez a megfontolás indította Porsche dr.-t a farmotoros megoldás felé, mely a közbelső meghajtó szervek kiküszöbölésével járó súlymegtakarítás mellett bőséges férőhelyet is biztosít az utasok számára. Ugyanakkor az aerodinamikus forma ideális konstrukciós bázisa a farmotoros megoldás, melynek kétségtelen üzemi előnyei is vannak. A 24 lóerős motor hűtéséről turboventillátor gondoskodik, a vízköpeny kiküszöbölése újabb súlymegtakarítást jelent, főleg azonban a téli garázsprobléma megoldását könnyíti meg. A motorral, kuplunggal és négyfokozatú sebességváltóval egybeépített differenciál mechanikai előnyei mellett újabb súlymegtakarítást tesz lehetővé, az Auto Union versenykocsikéhoz hasonlatos torziós rudazattal kirügözött független kerék-konstrukció ismét pár kilo súlymegtakarítást jelent, amellet ügyszőlő is semmi karbantartást sem igényel. Ezen röviden vázolt szerkezeti irányelvek rávilágítanak arra, miképpen sikerült Porsche dr.-nak a 4-5 személy számára kényelmes utazást és ülő bőséges csomagteret biztosító kocsikat 650-560 kg-os súlyban kihozni! Mondanunk sem kell, ez a könnyű súly azután a kocsik gyorsulásában, végsebességében és üzembiztonságában érezhető jótékony hatását! Száz kilométerre 6-7 liter fogyasztás és 100 kilométeres utazási sebesség valóságos technikai csodává teszik ezeket a kocsikat, melyekből most készül az újabb 40 darabos próbászéria. Kétségtelen, hogy *soha még típusot olyan huzamos és alapos próbáknak nem vettek alá, mint a készülő német népaútókat*, melyekből egyelőre csupán a belföldi piac számára 6-7 millió darab legvártaát tervezik!

Magáról a motor technikai adatairól még nem jelent meg hivatalos közlemény, amiből többen arra következtetnek, hogy két hasonló léghűtéses négyhengeres, négyütemű motortípus fut a próbakocsikban. Mások tudni vélik, hogy körülbelül 1 literes, négy hengeres boxer-motorról van szó... a la Steyr 55... és olajhűtő is van a kocsin, szóval sebességállóvá tételéről ezúton is történt gondoskodás.

A kocsik méretei: teljes hossza 4,20 méter, szélessége és magassága 1,55 méter. Ár? Pontosan 990 márka! Olesó?!... Eladási feltételek: heti 6 márka inkluzíve szavatossági biztosítás!... Mit fog ehhez szólni a többi gyár? Erre maga Hitler válaszolt:

— *Ha valakét nem jár nagy Mercedesen, az bizonyára nem azért teszi, mert ellensége a Daimler-gyárnak... Ha anyagi helyzetünk engedi, úgy a drágábbat vesszük! A népaútó nagy tömegei azonban ezt nem tehetik. Ez a kocsik pedig a nép számára készült, a tömegek igényeinek megfelelően, a tömegek örömeire! Szolgáljon hát ez a kocsik a népaútóknak örömeire, hogy abból e-üt meitsenek a munkára. Legyen ezért a*

A Führer beszélt a Volkswagen-gyár alapkövetélteléről. Előterében egy tolatós „KdF“-limuzin, mellette egy nyitott modell.



Porsche dr. bemutatja Hitlernek a „KdF”-limuzint.

neve „KdF” — *Kraft durch Freude!*

Fallerslebenben tavasz óta épül az ú. n. előkészítő gyár. Ebben fogják kiiskolázni az első munkáscsoportot, mely az 1939 végén üzembe álló törzsgyár elő-

munkáscsoportját fogja alkotni. A törzsgyár 2 kilométer hosszú és 1 km széles területen épül, jelenleg 2000 munkás dolgozik rajta, rövidesen újabb 4000 munkást állítanak be...

Épül a népautógyár, mellette 60.000 lakosú új várost is építenek. 1940-re megkezdik a „KdF” kesik milliós száriáinak gyártását! Az automobil századának diésőségére!



Bosch **gyertyák**

minden esetben beválnak versenyeken és a mindennapi használatban. Világversenyeken győztes vezetők a BOSCH gyertyák hívei. Ön is jobban jár, ha 15.000 km-enként új BOSCH gyertyákat csavar be. Ez a kis kiadás valósággal megfiatalítja a motort!

A kabriolé-tető legjobb barátja —

A KEFE!

Az úgynevezett álkabriolék ma már kimentek a divatból, helyettük az igazi, tehát valóban lehajtható tetővel szerelt kabriolék, főleg a kabrio-limuzinok szereztek nagy népszerűséget, annál is inkább, mert ma a kabriolé alig egy-két száz pengővel drágább csupán, mint a csukott modell és ha sűt a nap, néhány fogással nyitott kocsi-vá varázsolhatjuk a csukottat és élvezhetjük a szabad levegőt, az eget.

A kabriolé teteje vászonanyagból készül. Télen védenie kell a hideg ellen, nyáron a szelet és az esőt kell távoltartania. Látjuk tehát, hogy nem kis követelményeknek kell megfelelnie, különösen akkor, ha a szépsézet szem-pontokat is figyelembe vesszük. A mai kabriolé tetőanyag igen ellenálló, ket-tős rétegű vászonanyag, melynek rétegei között gumibetét van. A kabriolé tetejének hosszú az élettartama és sokáig szép marad, ha — kezeljük. Az ápolása nem nehéz, csak hogy igen kevesen vannak, akik tudják ennek a módját.

FESZÍTÜK KI HELYESEN A KABRIOLÉ-TETŐT!

A legfontosabb az, hogy ha a kocsi-t zárjuk, a kabriolé teteje mindig helye-sen feszüljön és pontosan a helyén le-gyen. Ha helytelenül feszítjük ki, úgy

rövid idő múlva ráncok és hasadások képződnek és a kocsí szép vonalának vége. Különösen akkor ügyeljünk a helyes feszítésre, ha a tető rövid ideig nedves állapotban volt összehajtvá és csak szárításra feszítettük ismét fel. Semmiképpen sem szabad a nedves tetőt összehajtvá szárítani, mert egészen biztos, hogy így foltos lesz, csíkok képződnek rajta és a szigetelő gumibetét tönkremegy.

A gyárak által kiadott használati utasításokból mindig megtudjuk, milyen a tető helyes kezelése, kifizetődik, ha a tanácsokat be is tartjuk.

A LEGFONTOSABB: A LÁGY KEFE!

Hogyan kezeljük és tartjuk karban a tetőt? Minden héten kívülről és belülről tisztogassuk meg jól lágy kefével. Ez a munka igen egyszerű és eltávolítja a port, mely hamarosan behatol a szövet rostjai közé és amikor meg-ázik, erősen romboló hatású gyurmává válik. Vannak rendkívül pedáns autó-sok, ezek nem kefével, hanem — ami igen helyes — porszívóval végzik ezt a munkát. Sajnos, nem minden szervizállomás műhelyében találunk porszívót, pedig a tető portalanítása majdnem olyan fontos, mint a rugók petróleumozása.

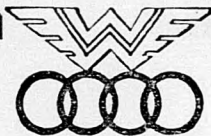
Hosszabb idő után azt tapasztaljuk,

hogy minden porolás ellenére is csu-nya foltok képződnek a tetőn. Főleg télen jelennek meg ezek a foltok, ami-kor hó és jég rakódik le a tetőre, rá-hull a por és korom, mely behatol a rostok közé és egyszerű porolásra nem hajlandó búvóhelyét elhagyni. A foltos tető tisztítása sem nehéz feladat. Elő-ször is alaposan leporoljuk, majd lan-gyos vízzel és kevés szappanpéhellyel készített keverékkel mossuk le. A mo-sást előzőleg vízben jól kimosott és kiáztatott, puha kefével, vagy ami még jobb: szivaccsal végezzük. A szappa-nos mosás után természetesen sor ke-rül a bőséges vízre, hogy a szappan-olat nyomatát is eltávolítsuk. A mosás után feszítsük fel a tetőt és száraz, lehetőleg pormentes helyiségben szá-rítsuk. Nehogy a napra vegyük a mo-sott tetőt, mert a hirtelen száradás kö-vetkeztében vászonanyaga erősen zsu-gorodnék. A szappanos mosás egyéb-ként az olajfoltot is eltávolítja és az alapos tisztítás után a tető olyan, mint újkorában.

EL A BENZINNEL!

Vannak autósok, akik amikor fel-fedezik az első olajfoltot a tetőn: hoz-zák a foltvizes üveget és benzinnel, benzollal, vagy más zsirolószerrel kísérleteznek. A foltváz valóban ki is szedi a foltot, csak éppen kioldja a szigetelő gumi-réteget is. A folt eltűnik, helyette szigetetlen rész marad, ahová a nedvesség behatol és hamarosan új tetőt kell vásárolnunk.

A kabriolé-tetők anyaga szívós, el-lenálló és érzéketlen. Élettartama hosz-szú és kitart hosszú éveken át, ha a tisztításhoz szorgalmasan használjuk a kefét, a porszívót és a szappan-olatot.



AUTO-UNION HÁROM REMEKMŰVE

**AUDI
HORCH
WANDERER**

Vezérképviselő: HESS ERVIN, Autókereskedelmi és Ipari k. f. t.

Telep: I., Mészáros-utca 15. Telefon: 150-090

Városi bemutató: V., Mária Valéria-utca 3. Telefon: 181-259

Olajcserehez...



SHELL
MOTOROLAJOK





Páratlanul nehéz terepen bonyolították le a német hadsereg egyéni és csapatos motorkerékpárversenyeit. A starthoz állott 62 szoló és 83 oldalkocsis gép zöme BMW-masina volt, bizonyosságul annak a bizalomnak, mely ezt a kitűnő márkát a német hadseregben övezi. Az elindult mezőny a rossz időben is bámulatos szívóssággal küzdötte át magát a legnehezebb terepakadályokon és a kiesési százalék lényegesen alatta maradt a teher- és személyautók kiesési arányának, mely járművek ugyanezen az útvonalon előző nap futották le a versenyt.

SZÜKSÉG VAN MOTORKERÉKPÁRRA?

B M W A N É M E T H A D S E R E G B E N

A 62 elindult szológép sorából a háromnapos versenyen csak 4 gép esett ki, míg a 83 oldalkocsis gép közül csak 7 nem fejezhette be a versenyt.

Képeink nagyrésze a német hadseregbajnokságokon mutatja be a BMW-motorosokat, akik nemcsak a szoló-, bajnokság és oldalkocsis bajnokság első, második és harmadik helyeit foglalták el, hanem a szoló-, illetve oldalkocsis csapatbajnokságokban is BMW-gépeken szereztek meg az első, második és harmadik helyeket!

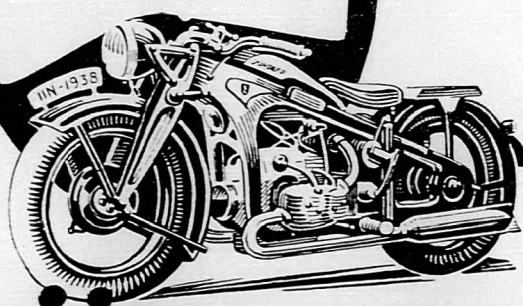
A verseny bebizonyította ismét, hogy a motorkerékpár utólérhetetlen terepjáró eszköz.



**ÜZEM-
BIZTONSÁGA
KÖZISMERT...**

a Zündapp motorkerékpároknak.
Feltűnt-e Önnek, hogy az ország-
úton a Zündapp motorkerékpárok
tömegével találkozik? Feltűnt-e,
hogy csak meglegedett Zündapp-
motorost talál? A Zündapp-moto-
ros magabiztosan, kevélyen ül a
nyeregben mert övé a

**LEGSZEBB
LEGJOBB** motorkerékpár!



ZÜNDAPP

VEZÉRKÉPVISELET:

PAJOR IMRE

VI, JÓKAI UCCA 21

TELEFON: 120-228

Erősebb, rugalmasab^h motor —
Abszolút zajtalan üzem —
Nagykocsi teljesítmény —

— ez a „Steyr 55”!

Még mindnyájan emlékszünk arra a hatalmas feltűnésre, melyet a Magyarországára került első Steyr 50 kiskocsi keltettek. Akkoriban még merőben szokatlan volt az aerodinamikus karosszéria, az a ma már polgárjogot nyert építéstartalom, mely a lényegesen csökkentett légellenállás következtében jelentős üzemanyagmegtakarítást és sebességnövekedést ajándékozott. A kis Steyr azóta népszerű vándora lett a magyar országutaknak és főleg annak köszönhető rendkívüli elterjedtségét, hogy bár külső méreteiben, fogyasztásában, adójában, beszerzési árában tipikus kiskocsi volt: szerencsés építése következtében olyan bőséges fértőhelyet adott vezetőknek-utasoknak, mely sok közép- és nagykocsit hagyott szűgyenben. És ehhez járult a rendkívül sima üzemű négyhengeres boxermotor, melynek egymással szembenálló hengerpárai tökéletes kiegyensúlyozottságot adtak. A függetlenül rugózott kerekek, a hátsó lengőengely olyan stabilitást, olyan fordulóbiztonságot kölcsönözött ennek az aránylag könnyűsúlyú kocsinak, hogy a Steyr 50 út-tartása szinte közmondásossá lett.

A Steyr-Daimler-Puch művek azonban tovább mentek. Az volt az elgondolásuk, hogy ha a Steyr 50-ben olyan kiskocsit hoztak létre, mely férőhely, kényelem, stabilitás szempontjából vetekszik bármelyik nagykocsival: miért ne teremtsek meg a Steyr 50-nek azt a testvérét, mely mindezen jótulajdonosságok mellé ráadásul még a közép- vagy nagykocsi teljesítményét, sebességét, gyorsulását, hegymászóképességét is nyújtja. Az elgondolást tett követte és megszületett a gyár legújabb remeke: a Steyr 55.

A Steyr 55 mondhatni teljesítvére a bevált 50-es típusnak, különöleg nem is fedezni fel rajta nagyobb különbséget, hacsak a krómozott és álküllős kerekeket, a jóval gazdagabb szerelékfalat, a pompásabb belső kárpitozást nem említjük. A különbség egyedül a motorban van. A gyár kísérleti osztályában kétévi munkával hozták létre azt a motort, mely némileg emelt hengerűrtartalma mellett fogyasztásában nem emelkedett észreható mértékben, ugyanakkor azonban lóerőteljesítményében annyira növekedett, hogy megadja a Steyr 55-nek a közép-, illetve nagykocsi karakterét.

A kísérletek során az 1158 km-es, négyhengeres boxermotor adta a legjobb eredményt, alig 3600 percnkénti fordulattal mellett kereken 26 féklóerőt. Ugyanakkor a fogyasztása 100 kilométerre nem haladta túl megerőltetett üzem esetén sem a 7—8 litert, mégis 95—100 kilométeres sebességet kölcsönözött a 830 kiló önsúlyú kocsinak. Nagy érdeme a gyár tervező és kísérleti osztályának, hogy a „bevált” módszer, azaz a fordulatszám emelése helyett

inkább a valamivel nagyobb hengerűrtartalom mellett döntött és így nyert újabb lóerőket. Mert ha követte volna sok más gyár műszaki politikáját és felment volna a percnkénti 4000 fordulattal régióiba, úgy talán olcsóbban nyert volna lóerőket, viszont feláldozta volna azt a nagy megbízhatóságot, melyet a Steyr boxermotor éppen alacsony fordulatszáma miatt mondhat a magáénak.

Talán nem árulunk el üzemi titkot, ha rávilágítunk arra, hogy a Steyr 55 motorja nem is új. A gyár ugyanis igen nagyszámban épít úgynevezett könnyű terepjáró katonai kocsikat. Ezekben a „Kübeliszit” kocsikban találjuk az 1158 km-es motort és az a motor, mely a katonai követelmények kegyetlenségeinek sikerrel áll ellent, az megállja a helyét a mindennapi használatban: fokozottabb mértékben is.

Alkalmunk volt az egyik Steyr 55 modellel próbaautat tenni. Azonnal feltűnt a kocsi fokozott élénksége és sokkal rugalmasabb üzeme direkt áttételben. Gyorsulása lényegesen jobb és úgy kapaszkodik hegynek, mint akár-melyik kétliteres túrakocsi. Végsebessége valamivel nagyobb az 50-esnél, nem is erre fektette a gyár a súlyt, hanem inkább arra, hogy nagy erőtartalmájainál fogva a 90—95 kilométeres sebességet erőlködés nélkül órkhosszat is ki tudja fejteni és erősen kapaszkodós terepen is tartani tudja a magas átlagot. Ha tehát a Steyr 55 végsebessége nem lényegesen nagyobb az 50-es végsebességénél, a nagyobb erőtartalmak, a jobb gyorsulás és ka-



Ez a „Steyr 55”.

paszkodás következtében mégis lényegesen nagyobb átlagsebességek lehetségesek és végeredményben: ez a fontos.

A próbaút alkalmával meggyőződünk arról, hogy a gyár kontsrüktörjei sikerrel vették fel a harcot a kiskocsi jellegzetes doboló hangjával. Az alváz tökéletes alépítése gumival teljesen megszüntette a kellemetlen zörejeket és a Steyr 55 a legmostohább úton is olyan hangtalanul berreg végig, mint akár a gyöni betónszakaszon. Minden régi autós ismeri azt az érzést, amikor este örömmel száll le kocsijáról, mert megúnta a kellemetlen zörejeiket. Nos, a Steyr 55-ről az ember este sem száll le szívesen, mert a legrosszabb úton sem hall fűlsértő és minden műszakilag „érző” autós előtt oly fájdalmas karosszéria- és alváz-zörejeiket.

AZ EREDETI PENNSYLVANIAI



AUTÓ ÉS CSÓNAKMOTOR

OLAJ

**MAGASTELJESÍTMÉNYŰ
GÉPEK KENŐANYAGA**

**GAZDASÁGOS,
ÜZEMBIZTOS**

AMPLA

IPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

BUDAPEST, V., ARANY JÁNOS-UTCA 12 — TEL.: 125-778



Kirándulása
MÉRAY-PUCH

*motorkerékpáron
 igaz gyönyörűséget
 szeret!*

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYAR RT.

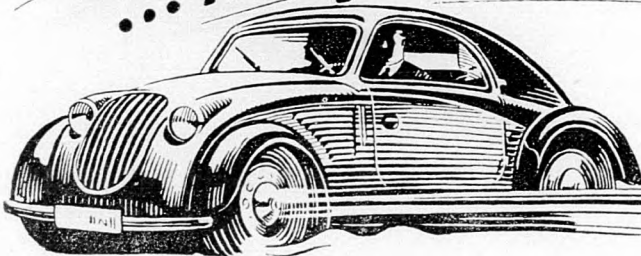
VI. LEHEL-UTCA 10.

STEYR DAIMLER PUCH RT.

VI. LEHEL-UTCA 25.

Steyr
 TYP. **55**

...még tökéletesebb!



1.2 l. motor, 26 HP, elől-hátul lengőtengely, központi alvázkenés, 95 km. sebesség, 8-9 liter fogyasztás, kényelmes férőhelyek, tolható tető **P 5200.—**

STEYR-AUSTRO-DAIMLER-PUCHMŰVEK

Városi üzlet: Váci-u. 2. Telefon: 181-010. Telep: Lehel-utca. 25. Telefon: 292-340.

HIREK

A nemzetközi Háromnapos Triál

Új, nagy jövőre hivatott megbízhatósági verseny tűnt fel az idei motorsport-évadban. A verseny Belgium, Németország és Hollandia együttes rendezésében, spaii start és célhellyel került lefutásra, példa nélkül álló nehéz feladatok megoldását támasztva a verseny résztvevőinek. A verseny nagy német főlény jegyében zajlott le. A verseny fő trófeáját, a négyes csapatok számára kiírt nemzetközi vándordíjat a BMW-gépeket vezető wünderdorfi katonai motoros kísérleti osztály csapata nyerte meg, az NSU- és DKW-csapatok ugyancsak értékes csapatdíjakat nyertek. A verseny 144 indulója közül csak 75 érkezett célba, a 19 hibapontmentes befutó közül 18 német és egy angol volt. A 31 aranyérem közül 30-at, a 29 ezüsből 25-öt németek nyertek meg, a Zündapp-menők hibapont mentesen 4 arany- és 5 ezüstérmet nyertek. A németek nagy főlénye kimagasló terepversenyzői rutinjuknak, nekülönben gépek elsőrangú terepjáró képességének tulajdonítható. A verseny egyetlen zavaró momentuma Hollandiában történt, ahol a holland rendezőség útjelző-tábláit éjszaka ismeretlen tettesek felese-relték, minek következtében úgyszólván az egész mezőny eltévedt. A rendezőség oból kifolyólag egy 130 km-es útszakaszt utólag neutralizált. A verseny pompás Metzeler-sikereket eredményezett, a németekre eső arany- és ezüstérmek több mint felet Metzeler-gumin futó motorosok szerezték meg és a verseny főtrófeáját nyert katonai BMW-csapat is Metzeler-gumit használt.

A Tauern alatt, a Salzburg—Villach—Klagenfurt útvonalon autóalagút épül, mely egész télen át biztosítaná az útvonal zavartalan forgalmát.

Harmínchét európai állam közül már csak hat országban: Angliában, Csehszlovákiában, Magyar- és Svédországban, továbbá Izlandban van balra hajtás.

A modern automobilban átlag két gumifia évi hozama nyer feldolgozást.

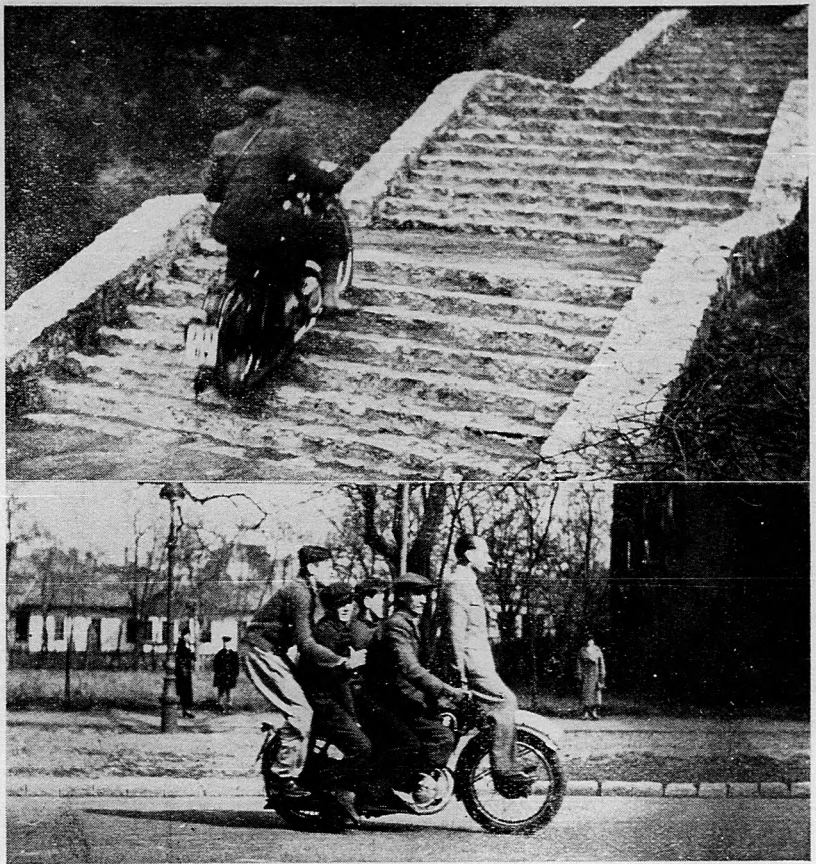
Az új londoni omnibuszokat rádióval és hangszóróval szerelik fel.

Az amerikai autókereskedelem súlyos dekonjunktúrája legmesszebbmenő takarékosságot parancsol a gyáraknak. Eredmény: Ford, Buick és Nash kivételével már az összes autógyár csatlakozott az egyezményhez, mely szerint ésszel nem lesznek — 1939-es modellek, hanem minden marad a régiben.

Amerikai biztosítási statisztikusok kimutatták, hogy a 64 km-en felüli sebességeknél bekövetkező balesetek kimenetelére aránytalanul súlyosabb, mint a 64 km-es sebességhatár alatt bekövetkező baleseteké. Így a 64 km-en felüli sebességeknél bekövetkezett balesetek közül minden 19-ik, a 64-es limit alulhatáznál pedig csak minden 44-ik baleset volt halálos kimenetelű.

A Salzburg—Wien birodalmi autót építkezési munkálataival egyidejűleg megkezdtek a belkötő utak átépítését és kiszélesítését is.

A FICM prágai ülésén pontverseny formájában írták ki a motorkérpáros Európabajnokságot, mely a 250, 350 és 500-as kategóriákban kerül eldöntésre. A bajnokság pontszerző futamai az angol TT, a belga, svájci, francia, holland, német, svéd, Ulster és olasz Grand Prix-versenyek lesznek. Jól esett volna a listán a magyar GP-t is látni...



Urbach László könnyű motorkérpárok gyártásának tervével foglalkozik. Mint képeinken látható, a próbák ugyancsak szorgalmasan folynak az autókállításon bemutatott kísérleti modellel.

Csikágóban éjjel 3 és 4 óra között a rendőrség vizsgálta a gépjárművezetők lehelletét. A vegyi úton elvégzett vizsgálat megállapította, hogy a kérdéses időpontban alig lehetett szinjozan autóst találni...

Németországban már évek óta szokás, hogy a pártalakulatok motorosai (SA, SS, NSKK) mellett a hadserg motorosai is résztvesznek a különböző csapatversenyben. Német mintára most az angol hadserg motorosai is lázasan készülődnek a Nemzetközi Hatnapos Triálra.

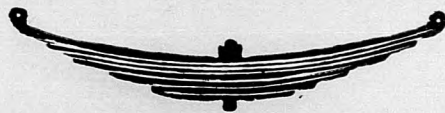
A legfőbb német nemzeti sportfőhatóság most állította össze a Hatnapos Triálon induló német nemzeti csapatot. A csapat-összeállítás, mely a tavalyi tapasztalatok gondos mérlegelése alapján történt, általános meglepetést keltett. A német nemzeti csapat három szőlőmenője, Scherzer, Fehler és Demelbauer 175 km-es DKW-gépeken áll starthoz, míg a csapat oldalkoos tagja, Kraus ismét 600-as BMW-masínán indul. A német ezüstváza csapatot a Meier, Forstner, Seltsam összeállítású BMW-trió alkotja.

LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓÜZEME

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon: 1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: 1-463-51

Greitsin

a legújabb világrekordok karburátorja

VEZÉRKÉPVISELET:
M. A. K.
MOTOR- ÉS
AUTÓKELLÉK RT.
Budapest, Jókai ucca 11
Telefon: 118-365
Rendelés-k telvétele: 120-578

JOHN-BULL

pneumatikok

A M A L

karburátorok

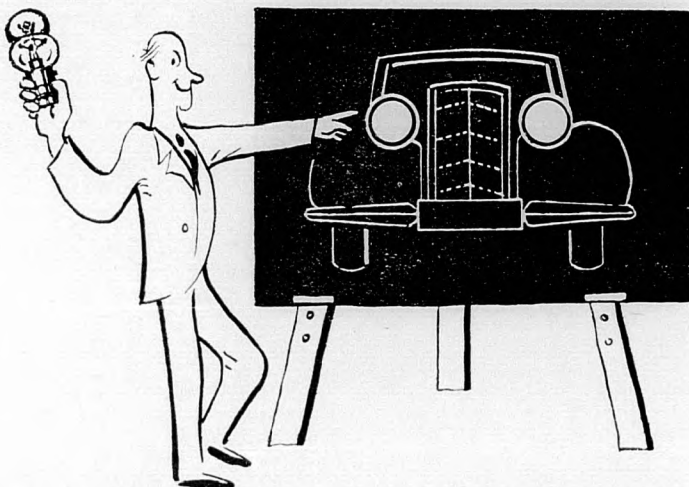
BURMAN, STURMEY, HURTH

sebességváltó alkatrészek

MOTORKERÉKPÁR FELSZERELÉSI CIKKEK

BIRÓ JENŐ

LISZT FERENC TÉR 2. T.: 128-096



...éjjel és ködben pedig a legjobb

Tungstam **BICOLOR**

autólámpa!

HALLJUNK VALAMIT —

AZ „ÓLMOZOTT“ BENZINRŐL!

A régi, úgynevezett jó időkben az ólmozott üzemanyag felette ritka volt, legfeljebb a versenyüzemanyagokban, az angol Discolban és a magyar M. K. 21-ben szerepelt az a komplikált szerves ólomvegyület, melynek a kémia a tetraetilólmot nevet adományozta. És mely az a csodaszer, mely a benzinhoz keverve, annak motorikus sajátosságait úgy megjavítja, mint a paprikáscirkéhez kevert jó vastag tejfel. A mai autósoknak, motorosoknak könnyebb a dolga, egyszerűen odaáll a kút elé és vásárolhat kedve szerint a jófajta Sphynx Ethylből vagy Shell Dinaminből, mely üzemanyagokban tetraetilólmot van.

Mi az az ólmozott üzemanyag és mennyiben különbözik az ólmos benzintől a közönséges könnyű benzintől?

Minden régi autós, motoros jól ismeri a kopogás tünetét. Jól ismeri azt a kellemetlenül csilingelő hangot, melyet a motor akkor hallat, amikor hegynek fel, vagy túlterhelve erőlködik, vagy amikor gyorsításnál valamivel több gázt adunk, mint amennyit illik. Ez a detonációs kopogás — melyet ne tévesszünk össze azzal a csilingeléssel, mely oka a túl sok előgyújtásban, vagy a vékonyra kopott dugattyúcsapszegben rejlik — nemcsak a fülnek kellemetlen, hanem jele annak, hogy a teljesítmény csökken és a motor nem adja le azokat a löserőket, melyeket tőle elvárunk. A detonációs kopogás kémijába és fizikájába nem óhajtunk belekeveredni, csupán annyit jegyzünk meg, hogy a kopogás az üzemanyag kémiai összetételétől, a terheléstől és a kompresszióaránytól függ. Vannak üzemanyagok, melyek kopogás keltésére hajlamosak, vannak viszont kopogással szemben ellenállóak. Az üzemanyagok ezt a tulajdonságát az úgynevezett oktánszám fejezi ki, minél nagyobb az oktánszám, annál mentesebb az üzemanyag attól, hogy detonációs kopogást keltsen a motorban.

A közönséges benzinek között is nagy a különbség az oktánszám tekintetében, hiszen a benzint szénhidrogén, kémiai vegyület jelent, hanem a paraffin-sorozatba tartozó szénhidrogént, melynek vegyi összetétele erősen változó és így változó az oktánszáma is. Az oktánszám emelésére különböző módszerek állanak rendelkezésre. Emeli az oktánszámot a benzol hozzákeverése, viszont a legalább 40—50%-nyi benzol jelentősen megdrágítja az üzemanyag árát. Emeli az oktánszámot a dehidrált szesz hozzákeverése, a motalkónak az oktánszáma kedvezőbb, mint a benziné. Viszont a szesz kalorikus határfoka kisebb a benzinénél, a szeszsel kevert benzint (motalkó) kopogásmentesebb, mint a tiszta benzint, viszont a motalkóval táplált motor munkajellegesen kisebb, mintha benzint szippantana.

Hosszadalmas és kizárólag gyakorlati kísérletek kapcsán — amikor is több ezer különféle szerves vegyületet próbáltak — kitért, hogy bizonyos szénhidrogének kedvezően befolyásolják az oktánszámot, így például a benzinhoz kis mennyiségben hozzákevert tetraklórethán erősen csökkenti a kopogást. A legkedvezőbb eredményt a tetraetilólmossal érték el, melyből igen kis mennyiségek is erősen emelik a benzint oktánszámát.

A tetraetilólmot (vegyjele: $Pb [C_2H_5]_4$) nagy fajsúlyú folyadék, melynek forráspontja igen magas (200 Celsius fok), tehát nehezen párolog. Szubsztanciában felette mérgező és csak rendkívüli elővigyázati intézkedésekkel (gázmaszk, gumiruha stb.) kezelhető. Viszont az üzemanyagba keverve teljesen veszélytelen, úgyhogy mérgezőségi tartalmi nem kell, legfeljebb abból lehet baj, ha valaki egy-két liter ólmozott benzint — megiszik. Ha megússza a benzint hatását, úgy minden bizonnyal ólommérgezésben fog meghalni, mindenesetre vita tárgyát képezheti, hogy a benzintől vagy az ólomtól lesz rosszul. Az ólmozott benzint egyébként az USA-ban hivatalos állami kísérleteknek vetették alá, amikor is kitért, hogy sem az ólmosbenzin nyers gőze, sem pedig égési termékei nem mérgezőek.

Lássuk most már, hogy milyen hatással van az ólmozott benzint az üzemre. Legelső sorban szinte csodálatos mértékben emeli a motor rugalmasságát. Olyan kapaszkodókra surranhatunk fel direktben, ahová közönséges benzinnel csak visszakapcsolva tudunk felkapaszkodni. A gép sokkal jobban gyorsul, végsebessége is valamivel nagyobb és ami a legfontosabb: a fokozott rugalmasság következtében kevesebbet kell kapcsolni, kevesebb üzemanyag fogy. Az természetesen a mesék világába tartozik, hogy 25—30%-os megtakarítást érhetünk el az ólmozott benzinek használatával, de ha a megtakarítás nem is ekkora, mégis határozottan észlelhető a gyakorlatban, főleg hegyes terepen és városi üzemben.

Meg kell említenünk azt, hogy a detonációs kopogás rendkívül árt a motornak, mely a kopogások fellépő túlterhelés miatt erősen szenved. Ha a kopogás elmarad, úgy nemcsak üzemanyagot, hanem motor-élettartamot is takarítunk meg.

Az ólmozott üzemanyag szerencsére nem drága. Mivel literjében alig két köbcentiméter etilólmot van, ára alig egy-két fillérrel drágább a közönséges könnyűbenzin áránál, tehát mindenki számára hozzáférhető és használata határozottan anyagi előnnyel is bír. Különösen megfizethetetlen az ólmos benzint a felülvezérelt, magasra komprimált, esetleg kompresszoros gépeknél. Az a barkácsoló motoros pedig, akinek módja van négyütemű motorjának hengertalpból fél- vagy egy milliméternyit leestergáltatva emelni a kompresszió arányát, az az ólmos benzint használva úgy fogja érezni, mintha motorja szárnyakat kapott volna.

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



MOTOROLA
LARDOLINE
RICIT

AUTOSERVICE
és KARBANTARTÁSOK
két- és négyütemű autók szakszerű javítása. Hengerköszörülés, dugattyú készítés
LÓRINCZ
IX., Ferenc-tér 6. Tel.: 141-017

Összes márkájú motor-kerékpárok szakszerű javítása előnyös áron
TÓTH IMRE VI. Hajós u. 15. (Opera mellett) Telefon 115-194
Két ütemű motorok speciális javítása!

Urvezetők! Hölgyvezetők!

Csak országunk legmodernebb, egyetlen törvényszékieleg bejegyzett „Viktória” autószakiskolában tanulnak, 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 tájékoztatást: legmodernebb VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁTÓL, BUDAPEST, VI., ANDRASSY-ÚT 2. SZÁM. TELEFON: 120-814

a madár, a hal, a pipacs, a bárány és a biborpiros ég

ad feleletet a motorosnak!

Menni vagy nem menni? — ez a kérdés aggasztja a motorost, amikor kora reggel kitekint az ablakon, kémleli az eget és nem tudja eldönteni, hogy vajjon bizzék a meteorológiai intézet baljóslatában és mondjon le a szép vasárnapi kirándulásról, melyet a Mancsi annyira szorgalmazott. Az ég derült és tiszta, felhőnek nyoma sincsen, az időjárásintézet öreg szakállasai mégis zivatart jósolnak és a lapok annyit írnak össze a ciklonokról és anticiklonokról és azok betöréséről, hogy derék motorosunknak beleszántul az agya. Amellett csalahatatlant meteorológus ritkán akad és sokszor áztunk bőrig, amikor csupa szépet jósoltak és kaptunk hógutát, amikor borulást és hőcsökkenést helyeztek kiállításba. Mi tehát a teendő?

Körül kell nézni és megkérdezni a madarat, a halat, a bárányt, az eget aszerint, hogy melyik van kéznél. Mert az említett állatok nem ismerik a ciklonok depressziós magvainak az Alpekek légtömegeire gyakorolt visszahatását, viszont annál csalahatatlantabbul tudják elárulni az időjárás alakulását annak, aki ismeri a „nyelvüket”.

Egyike a legbiztosabb és a városi motoros által is hozzáférhető időjósoknak az égbolt. Mely mintegy hetven százalékos biztonsági koefficienssel adja meg a választ annak, aki ismerve a szavát, pillant fel kérdően hozzá.

Ha este napnyugtakor vörös az ég-alja, úgy másnap valószínűleg szeles lesz az idő, ha reggel biborpiros az ég, úgy ezt bátran az időromlás jelének tekinthetjük.

Ha a nyugati ég-alja este tompán piros és rajta szaggatott, rongyos fel-

hőket látunk, úgy ne hagyjuk otthon a gumikabátot, mert esőre van kilátás.

Tavasszal este néha zöldes színű a nyugati égbolt, ez annak a jele, hogy erősen változó időt várhatunk nap-sütéssel és azt felváltó záporokkal. Főleg áprilisban vehetjük egészen komolyan a zöldes színű ég intő jelét. Ha az ég este nyugaton halványan sárga színű, úgy jégesőre és viharos időre lehetünk elkészülve.

A hamuszürke esti égbolt tartós esőzészről regél, különösen olyankor, amikor azt megelőzőleg hosszú ideig volt szép az idő.

Az ibolyaszínű esti égbolt különösen akkor ígér másnapra borús időt és nyugati szelet, ha az ibolya színhez alacsonyán járó, füstgomolyag-szerű felhők járulnak. Ha azonban a nyugati égbolt világoskék, úgy időváltástól tartani nem kell.

A sötétkéki nyugati égbolt különösen akkor ígér zivatart, amikor a felhők körvonala élesen rajzoltak. Ha a felhők vörösréz színűek, fényes ezüstszínű szegéllyel, úgy ez másnapra égzengést és zivatart ígér.

A ködbe burkolózó hegyormok gyakran esőt ígérnek és bizonytalan időjárásra kell számítanunk, ha a csillagok éjjel rendkívül fényesek.

Igen ügyes meteorológusokat találni a növények birodalmában. Ha hideg szélre van kilátás, úgy a szarkaláb reggel nem nyitja ki a szirmait, a pipacs pedig félve zárva piros virágát, amikor eső közeledik.

Nagyszerű időjósokat találni a bogárság körében. A lepkek például nem röpködnek olyankor, amikor zivatarra hajlik az idő vagy hőcsökkenés van küszöbön és a mézgyűjtő méhek is ész nélkül zümmögnek haza a kaptárba, amikor a felhők már kezdik leadni nedves terüket.

A birkák is avatott meteorológusok. Ha eső közeledik, úgy a nyáj összebújik, a derék sajt- és gypjúgyárosok farkukkal szélirányban állnak fel. Ha azonban szerteszednek a legelőn, úgy egészen biztos, hogy elmúlt a rossz idő veszedelme. De jó időjósok a marhák is, melyek nyugtalan járás-keléssel jelzik a rossz idő bekövetkeztét.

Egyike a legbiztosabb esőjósoknak a fecskesereg. Ha ezek az elegáns, frakkos pilóták magasan röpködnek, úgy nem kell rossz időtől tartani. Ha azonban közel járnak a talajhoz, vagy a víztükörhöz, úgy elő a gumikabát. Tévedések elkerülése végett: a fecske nem azért repül alacsonyán, amikor esőre van kilátás, mert ezzel segíteni akar a motorosnak, hanem egyszerűen azért, mert a szűnyogokból és különféle lipékből álló tápláléka földközeli röpköd, amikor a fenyegető esőtől nedvesek a felső légrétegek és a talajhoz közeli száraz levegőben érzik magukat jól.

Néha a hal is elárulja a közeledő zivatart vagy esőt. Ilyenkor a halak „pipálnak”, feljönnek a víz színére és levegőt szippantanak. Majdnem ilyen jó időjós a szamár is, csak hogy nem árulja el. Mert ha ordít, úgy ez nem annak a jele, hogy esni fog, hanem egyszerűen — éhes.

Igen jó időjelző a reumás láb vagy derék, többet ér három barométernél és két okleveles időjárásstanásznál. Viszont kissé fájdalmasabb, amikor kegyetlen szaggatással ígéri az időváltást néha két, sőt három nappal az időromlás előtt. Ha tehát szaggat a karunk, a lábunk vagy a derekunk, úgy ne induljunk motoros kirándulásra, inkább vegyünk be — félgramm aszpirint.

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

CELLAETERN
a luxusautó szórólakja.
Tökéletes, olcsó.

Gyártja: **Kroyer**

lakk- és festékgyár
Budapest, V, Váci-út 34

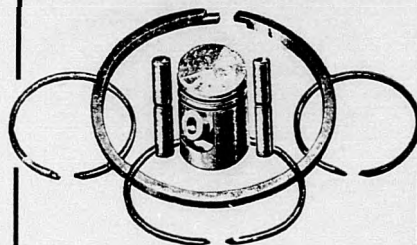
HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár
alkatrészek és lánctechnikai szaküzlet. VI., JÓKAI-U. 1 (Arad-u. sörök) TEL.: 1-244-11.

Motorkerékpárlánccok, JAPmotoralkatrészek, Burman, Sturmey, Moss, Hurt sebességváltóalkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, szelepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

„**CYKLON**” vulkanizáló
melegfolt vezérképviselete.

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



A kiváló „ALBUS” könnyűfémdugattyúk városi lerakata. - Hékeztet dugattyúgyűrűk 1/2 mm-es emelkedéssel. - Chrominnikkel d. csapszeggek 2/10 mm-es emelkedéssel. - Golyós és görgős csapágyak, acélgörgők minden méretben raktáról legolesásban. - Nagyméretű d. gyűrűk pöz- és gázmotorhoz. Golyós és görgős csapágyjavítások. Motor- és autóhengerek korszerűlése. Főtengely-csiszolás. - Dugattyúmegmunkálás. - Szelepek. Foszforszorbraz.

Megérkezett az

idei berlini kiállítás világszencziója:
a 4-ütemű, O. H. V. 350 kcm. túrasport

VICTORIA

Sebesség. 2'6 liter fogyasztás. Teljesen tokozott motor, olajfűrdős. tokozott láncok, patent kerék, luxus felszerelés, épen úgy, mint a 250-es VICTORIA-nál, a legszébb könnyű motorkerékpárnál.

Árak (fázisadóval együtt)

250-es 1490.-
350-es 1890.-

NORTON SUNBEAM, VICTORIA KÉPVISELET:
KOPPÁNYI, DESSEWFFY U. 47

Az angol TT szenzációja volt Kluge (250 DKW) győzelme!

A nagykategóriákat Woods (350 Velo-cette) és Daniells (Norton) nyerte!

Az óriási érdeklődés közepette lefutott angol Tourist Trophy rendkívül izgalmas, mindvégig nyílt küzdelmeket eredményezett. Az utóbbi években a 350-es és 500-as kategóriákban megszokottá vált Norton-főlénynek nyoma sem maradt, a Velocette-menők a 350-es kategóriában maradéktalan győzelmet arattak, az 500-as csoportban pedig ugyancsak megnehezítették a Norton-győzelmet. A 250-es kategóriában ezúttal a német Kluge szerzett DKW géppel fájdalmas meglepetést Albion flainak és pompás rekorddal hódította el a győzelmi trofeát. Kluge 126.301 km-es rekordátlaggal nyerte a 250-es gépek versenyét Wood (Excelsior) és Tyrrel Smith (Excelsior) előtt.

A 350-es kategória a Velocette-menők diadalútja volt, Woods 135.284 km-es átlaggal biztosan győzött márkatársa,

Mellors ellen, akit a harmadik helyen pár mp-el Fritz (Norton) követett. A verseny 3-ik körében a Norton-színekben startolt Moore, halálos bukás áldozata lett.

Az 500-as gépek versenyét Daniells (Norton) nyerte meg, 2 ó. 57 p. 50.6 mp-es, 143.408 km. átlagú ideje új útvonalrekord a 60.680 km-es IOM cirkuiten, melyet a versenyzők hétszer tartoztak lefutni. A második helyet 15 mp-el Woods (Velocette) foglalta el Frith (Norton) előtt, aki csak 2 mp-el szorult a harmadik helyre. White (Norton), West (BMW) és Mellors (Velocette) előtt. A verseny tréningjein Gall (BMW) bukott, kartöréssel és agyrázkódással súlyos állapotban került kórházba. Németországból repülőgépen küldtek orvost hozzá.

Túrázók! Nem kell triptik Németországba!

Felhívjuk a Németországba, illetőleg Németausztriába túrázók figyelmét arra, hogy a határátlépésnél a nemzetközi forgalmi engedély és nemzetközi hajtási igazolvány birtokában 2.50 Márkért 30 napig érvényes határátlépési igazolványt kaphatnak, ilyenformán triptikre vagy karnéra szükségük nincs.

UDET új repülővilágrekordja

Udet vezérőrnagy, a német repülő, a minap Rostock mellett 100 km-es távon egy szárazföldi Heinkel masinával 634.37 km-es sebességet ért el, ami a szárazföldi gépek számára új, abszolút sebességi világrekord. A régi rekordot, mint ismeretes, az ugyancsak német Wurster dr. tartotta Messerschmitt (BFW) géppel 610.21 km-es átlaggal. Érdekes, hogy Udet rekordja 100 km-es távon született meg a szokványos 3 km-es sprinttávval szemben, mely körülmény természetesen növeli a rekord értékét. Udet teljesítményével a szárazföldi gépek világrekordja erősen megközelítette a hidrolánoknak, az olasz Agello tartotta 711 km-es világrekordját.

A BSzKRT salakversenye

Csekély érdeklődés mellett rendezte meg a BSzKRT motorosztálya második salakpálya-versenyét, melynek főszámát a 10 körös BSzKRT-vándordíjas futamot, Zamecsnik kiállása következtében, Gutschy nyerte meg 4 p. 8 mp-es idővel Majsay (4:10) és Domján (4:11.2) előtt, míg Martinec és Gál a startnál ottra-gadtak.

A főversenyek során a 250-es kategóriában, két előfutam után, Zamecsnik (Puch) brilliروزva győzött Kiss László és Anders, Földszin és Domján ellen, míg az 500-as csoportban két előfutam után Gutschy győzött Domján és Majsay ellen. Utóbbi bukott, akárcsak Zamecsnik, akinek második bukásánál levált a kereke. A 350-es csoportban Zamecsnik fölényesen győzött Domján és Földszin előtt. Az oldalkoesis versenyt Gódy nyerte Abt előtt, míg Gutschy kiállt.

A kezdők futamait az 500-as csoportban Batsy nyerte Kellner és Katasz előtt, míg a 250-es kategóriában két előfutam után Mlinkó győzött Béress, Hackenmüller és Holló előtt.

A beigért német Orlich startja elmaradt.

390 gép a német körrepülésen

Óriási érdeklődés közepette 390 gép részvételével repülték le az idei „Deutschlandflug“-ot, a világ legnagyobb repülőversenyét, mely nyolc napon át rendkívüli megerőltetéseket rótt a pilótákra, megfigyelőkre és gépekre egyaránt. A verseny célja az asperni repülőter volt, ahová tízezrek óvációja közepette az elindult 390 gép közül 340 masina repült be, míg a többiek részben a napi penzumok be nem tartása, részben pedig más okok folytán a verseny feladására kényszerültek. Az eddig megrendezett cme kétszázötvennél legnehezebb repülőverseny győzelmét a drezdai repülőiskola 150 lóerős Focke-Wulf „FW44“ (előírt átlag 165 km.) típusú gépeket repülő Friedrich—Linke—Deutschmann triója szerezte meg, a három pilóta mellett a megfigyelők — Reichmann, Riegner és Schreiber — egyaránt kivették részüket a dicsőségből. A 2121 ponttal győztes csapat a negyedik napon került a mezőny élére és vezető pozícióját mindvégig megtartotta a 2096 ponttal második helyen végzett 80 lóerős Klemm „KL25“ (előírt átlag 135 km.) gépeket repülő német repüléskutató intézet csapata és a 2027 ponttal harmadik helyet elfoglaló 150 lóerős „FW44“ gépeket repülő Gütersloh-harciraig előtt.

A versenyen kizárólag könnyű sportgépek indultak, katonai gépek nem vehettek részt és éppen ez a körülmény jellemzi a német sportrepülés fejlettségét, ami nemcsak a 390 gépből álló impozáns mezőnyben, hanem az elért sportteljesítmények értékében is megkapóan jutott kifejezésre. Az értékelés alapjául az egyéni és csapat átlagstandardok pontos betartása, akadályok közötti leszállások, rejtett pontok felkutatása és azokra célbadobás, továbbá minél több értékelési alapul vett közbenső repülőterén való leszállás szolgált.

Motorcsónakverseny a Csepelsziget körül

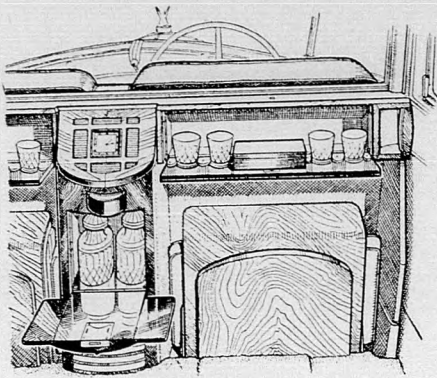
Kitűnő sportsikerrel zárult a BMYC június első vasárnapján megrendezett motorcsónakversenye, mely a Csepelsziget körüli Dunaszakaszon gyűjtötte egybe a megesappant magyar versenyzői gárdát. A nap legjobb idejét Andrassy Mihály érte el 1 ó. 42 p. 35 mp-es idővel és közel öt perccel szárnyalta túl a tavalyi legjobb eredményt. Részletes eredmények:

Oldalmotorosok 125 kem-ig: 1. Axmann J. 4:09:35 mp, 2. Méry Gy. 4:58:30 mp, 3. Bencsi A. 5:07:50 mp, 4. Kovács E. 5:08:30 mp, 5. Jakab L. 5:51:40 mp, 6. Klein P. 5:53:30 mp. — 175 kem-ig: 1. Scheuer S. 3:46:35 mp. Az oldalmotorosok legjobb ideje! 2. Borbas L. 3:56:35 mp, 3. Bencso J. 4:36:25 mp., 4. Baiza J. 4:41:20 mp, 5. Kemény P. 6:31:15 mp.

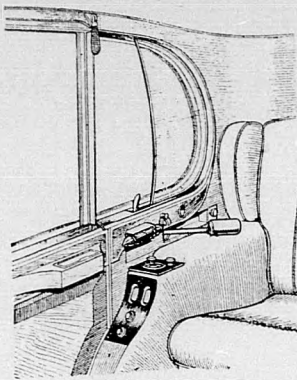
Indianapolis...

Amerika autósportja is túl van a szezon csúcseseményén. Az amerikai szabadságünnepeken futották le a 28 évvel ezelőtt, 3 millió téglából épült indianapolisi autódromban az újvilág legklasszikusabb autóversenyét, mely amerikai szokáshoz híven, a hatalmas autógyárak részvétele nélkül, jórészt egyéni konstrukciókra bázírozva került lefutásra.

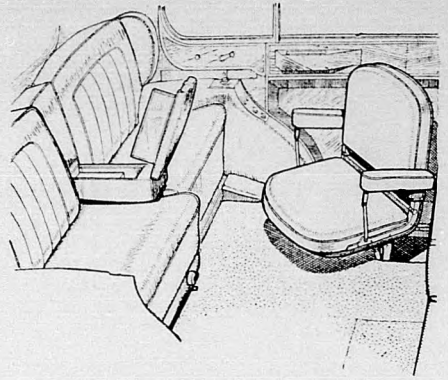
A verseny lefutása előtt 2 hónappal az utóbbi években Indianapoliban domináló amerikai versenykoecikonstruktőr, Miller Hans Stuckot szerette volna megnyerni 4.5 literes, az Auto Union versenykoecikhoz hasonló farmotoros konstrukciójának vezetésére. Stuck azonban nem vállalta a megbízást. Mint most kiderült, Stuck nem szerepelhetett volna eredményesen, miután az idén meglepésszerűen, az összes Miller-koecik kiestek a versenyből. Az 500 mérföldes miting győztese, Roberts, csak versenydíjban csekély 43.000 dollárt zsebelt be, második lett Shaw. A versenyt 12 induló fejezte be, tehát az indulóknak csak egyharmada futott célba.



Ez a Mulliner Rolls „bár”-ja.



Rejtett olvasólámpák, rádiógombok a kar-támaszon, villanymotorral süllyesztett ablakok és napellenző szürkeüvegek a Mulliner Rollson.



A könyvtámlában szivardoboz és tükör. A pótülések forgathatók, az udvarias utasok egymással szemben ülhetnek.

LUXUS!!! LUXUS!!!

Mit, tud“a 100.000 pengős, speciálkarosszériás Rolls-Royce?

London, június hó.

Az autóban kifejezhető luxus kérdése felette relatív. A taxisofőr luxus-kocsinak mond minden olyan személyszállító kocsit, melynek fehér a rendszáma és ha a kis Adlernek vagy DKW-nak drótküllös a kereke, úgy már luxuskocsinak számít az átlagautós szemében. Odahaza, Budapesten ismeretlen az igazi luxuskocsi, mert az a nagy Buick — melyet ma még megcsodálnak az Andrásy-úton — ugyanaz a széria-modell, mellyel Miszter Smith oklahomai drogista viszi vikendre a családját.

Aki igazi luxuskocsira kíváncsi, az itt Londonban láthat olyan példányokat, hogy a szemé-szája távra marad. És ha van felesleges százezer pengője, úgy kéthónapi szállítási határidőre vásárolhat is egyet azokból a Rolls-Royce Phantom III. luxusmodellekből, melye-

ket a világhírű Mulliner & Co. karosszériacég hoz forgalomba.

Tévedés volna azt hinni, hogy a Mulliner Rolls — külsőleg mutat sokat. Ellenkezőleg, külsőleg határozottan szerény ez a super-luxus modell, egyszerű, aranycsíkos fekete a karosszériája és még csak szecessziós idomokkal sem büszkélkedhetik. Olyan, mint sokezer négykerékű testvére és a 100.000 pengők tíka akkor táruul fel, ha a kocsi belső berendezését vizsgáljuk.

A kocsi belső berendezése bőr és mahagóni, a belsejét a vezetőüléstől elválasztó fal üvegablakát villanymotor süllyesztí és emeli egyszerű gombnyomásra. Ugyancsak villanymotor nyitja és zárja a kabriolét, villanymotor húzza fel az ablakok függönyeit. A szellőztetést a karosszéria belsejébe láthatatlanul süllyesztett villamos ventilátorok szolgáltatják, tetzés szerint szállítanak télen meleg és nyáron hideg levegőt. A kocsi belsejének hűtését igen szellemes szárazjégberendezés biztosítja, mely legalább 10 fok hőmérsékletcsökkenést ad, ami azt jelenti, hogy ha kint 35 fok meleg van, úgy a karosszéria belsejében állandóan frissített, alig 25 fokos levegő kering.

A karosszéria választófalja egyben — bár. Előtte lehajtható asztalkák vannak, a beépített szekrényben üvegek és poharak rejtőznek. A bár is villanymotorral működik: egy gombnyomás és — terülj asztalkám. A hátsó ülések előtt levő kisegítő ülések forgó csapra vannak szerelve, minden irányban elmozdíthatók, úgyhogy a bentülők tetzés szerint fordíthatnak egymásnak hátat, vagy nézhetnek szembe egymással. A hátsó ülések elválasztópárnája — mely egyben könyvtámasz is — gombnyomásra emelkedik és süllyed, benne szivardoboz és tükör van, külön rendelésre kozmetikai kellékes szekrény foglalja el a szivardoboz helyét. Kétoldalt rejtett olvasólámpákat süllyesztettek be, az oldalsó könyvtámlákba süllyesztve találjuk a rádióbedalító gombjait és a hangerősítő berendezés mikrofonját is, melynek segítségével az utasok szentiori hangon közölhetik utasításcaikat a sofőrrel.

A legérdekesebb a hátul elhelyezett

csomagtartó. Ennek külön alsó csúszólappja van, mely villanymotor segítségével gombnyomásra toldódik ki és be, úgyhogy a poggyászt csak rá kell helyezni a kiugró lapra, egy gombnyomás és a poggyásztér „beszívja” az egész poggyászt, hogy újabb gombnyomásra újra kiadja.

Az olvasó csodálkozva kérdezheti: hát nem zörögnek menetközben a „bár” üvegei és poharai. Megnyugtatójuk mindazokat, akiket csak ez a gyanú tart vissza attól, hogy százezerért vegyenek egy ilyen modellt. Az üvegek és poharak fenekébe lágyvaslapot szereltek, a poharak és üvegek süllyesztett helye alatt erős elektromágnes rejtőzik, mely úgy odahúzza az ivászati kellékeket, hogy azok még szaltó esetén sem szabadulhatnak el. Abban a pillanatban, amikor a „bár” ajtaja nyílik: kikapcsolódik az áram, az elektromágnesek vonzóereje megszűnik és már lehet nyugodtan — inni.

Nagyon érdekes a karosszéria lábdeszkái alá szerelt melegítő, melynek az a célja, hogy télen kellemes meleggé varázsolja az utasok — talpát. Hiába, Angolországban sok a kőszvnyes lord, az ilyenekre is kellett tehát gondolni.

Angol
MORRIS



autók főképviselete

DEMÉNYI ÉS FIA

GRÓF ZICHY JENŐ UCCA 17. SZÁM.

Service, javítás, alkatrész
saját üzemünkben.

SPEEDOIL — az üzemanyagban?



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

Tehát

SPEEDOIL-t az üzemanyagba!

OLAJ KFT., Bpest V., Gyöngyház u. 4

Tel.: 290-382

MI UJSÁG, HÉBLI ÚR?

— A KMAC összeállította az angliai Hatnapos Triálra kiküldendő magyar ezüstváza csapatot. A csapatot a Kozma—Dóry—Pathó-trió fogja alkotni, mindhárman BMW-gépeken startolnak. Saját szakálára megy ki a Triálra Martinek István, aki egy 200-as Méray-Puch nyergében áll starthoz.

— *Közelgő verseny?*

— Itt van már a nyakunkon! Június 26-án áll starthoz a KMAC Delmár Walter jubileumi túraversenyének mezőnye. A rendkívül szigorú feltételű, a legtöbb kategóriában 75 km-es átlagstandardhoz kötött, mintegy 600 km-es verseny startja június 26-án reggel 7 órakor lesz a Soroksári úton, a Fegyvergyár előtt, ahonnan Kecskemét, Nagykőrös, Cegléd, Szolnok, Püspökklády, Debrecen, Nagyhortobágy, Füzesabony, Mezőkövesd, Miskolc, Lillafüred, Eger, Sirok, Parádsátróf és Hatvan érintésével Gödöllőn át fut be a mezőny az Albertirsai-úton (Új lóversenytér előtt) lévő célba. A rendkívül magas átlaggal kiírt versenyt nyolc közbenső időellenőrzés nehezíti meg, míg a Budapest—Kecskemét útvonalon a 42—48-as km-köig lezárt útvonalú állóstartos síkpróbát, Lillafürednél pedig kb. 20 km-es ugyancsak lezárt pályán lefutásra kerülő állóstartos hegyi-próbát iktattak a versenybe. A nehéz feltételű verseny iránt osztatlan érdeklődés nyilvánul meg, annál is inkább, mivel a verseny az idei magyar motorkerékpár-bajnokság harmadik pontszerző versenye lesz.

— *Más versenyek?*

— Ne igyunk előre a medve bőrére... Hiszen a klubok egyik versenyt a másik után írják ki és — mondják le! Fellette célirányos volna, ha a KMAC Nemzeti Sportbizottsága oda hatna, hogy a versenynaptár körül mutatkozó bizonytalanságok végre-valahára megszűnjének. Semmi haszna, sőt bizonyos esetekben határozott kára van belőle a magyar motorsportnak, ha az egyesületek azért írnak ki versenyeket, hogy azokat azután lemondhassák...

— *Mi hír Zündapp-berkekben?*

— Most értesülünk róla, hogy a Zündapp-gyár újabb nagyszabású építkezéseket indított meg. A gyár a nagyarányú katonai és exportszállítások miatt a belföldi szükségletet csak a legmegfelelőbb munkával tudta, korántsem maradéktalanul kielégíteni. A Zündapp-gyár újabb terjeszkedése minden bizonnyal a Zündapp-eladások újabb nagyarányú előretörését fogja elősegíteni. A Zündapp-gyár hatalmasan fejlődő exportpiacaira jellemző adat a délamerikai, ahol évente mintegy 2000 darab kardanos Zündapp talál gazdára!

— *Mit szól Hébli úr a nagyarányú FIAT-eladásokhoz?*

— Az automobilista közönség a tavaszi szezonban Fiatnak mind a három típusát úgyszólván egyenlő rokonszenvvel fogadta. Ugy az „500”-as Topolino, mint a kitűnő „1500”-as, de különösen az „1100”-as új Balilla, mely teljesítményben közelebb áll az „1500”-ashoz, árban az „500”-ashoz, nagy népszerűségnek örvendenek, amelyet a három Fiat-típusnak a különféle sporteseményeknél elért eredményei igazolnak.

EGY HŐSI HALOTT NÉZ LE RÁNK AZ ÉGBŐL

pilóták, bajtársak, testvérek, régi rákosi repülők és ti, új generáció, akik talán már csak legendás hírből ismeritek **Dobos István** nevét.

A levegő igazi hőse volt, vakmerő úttörője a magyar repülésnek, aki nem hajszolt sikert, anyagi érvényesülést, de százszor és ezerszer kockáztatta életét, önzellenül a közös Ideálért, a magyar aviatika fejlődéséért. És most, amikor alig egy éve a tragikus végzet elrabolta tőlünk, családja itt áll minden támasz és segítség nélkül. És ő talán lenéz ránk valahonnan a kéklő magasságból, hittel és bizakodva a régi pilótaszívben és bajtársi összetartásban, melyre mindig számítani lehetett, mert a multban mindig megtette kötelességét.

Pilóták! Bajtársak! Testvérek! Egy hősi halott néz le ránk az égből! Nem szabad, hogy **Dobos István** csalódjon bennünk! Ezért kérek mindenkit, hogy tehetőségéhez képest, akár a legszerényebb segítséget is jutassa el öv. **Dobos Istvánné** címére (Gyula) és bizonyítsa be, hogy változhatnak az idők és viszonyok, de a régi pilótaszív, a régi magyar bajtársi összetartás nem változik meg soha! **Bíró Jenő**

Felelős szerkesztő és kiadó:

KRAMER JENŐ

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

WIM
motorkerékpár
láncok

RENOLD-COVENTRY
LISZENC

MINDEN SZAKÜZLETBEN

**RÉGI BARÁT-ÚJ MODERN
KÖNTÖSBEN**

Michelin Stop

NÉHÁNY LAP A FIAT NAPTÁRBÓL



MÁJUS

16

CASABLANKA—KAIRO

(ÉSZAK-AFRIKA)

5000 km.

FIAT 500

54 km-es átlaggal

MÁJUS

13

Egy

FIAT 1100

befejezte az ACF ellenőrzése mellett
egy hónap alatt abszolált

50.000 km-es

próbáját, melyből 20.003 km-et Bordeaux-Páris között futott le 65 km-es átlaggal 6.1 liter 100 km-enkénti fogyasztással, 20.000 km-t Páris belsejében abszolált 54 km-es átlaggal, 6.5 liter 100 km-enkénti fogyasztással, 10.000 km-t pedig Monthleryben futott le 115 km-es átlaggal, 7.9 liter 100 km-enkénti fogyasztással.

KÖZPONTI ELADÁS, JAVÍTÓMŰHELY ÉS SERVICE: VI., ARÉNA-ÚT 61. TELEFON: 298-820

MINTATEREM: V., DOROTTYA-UTCA 2. TELEFON: 182-848