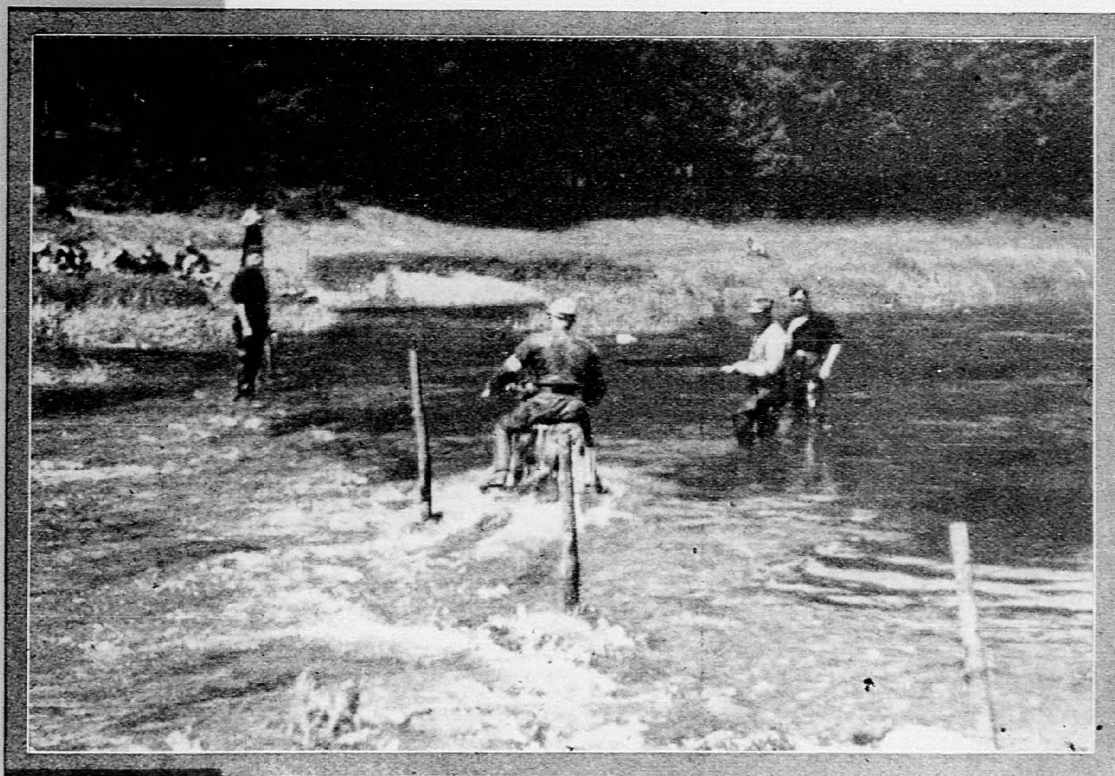


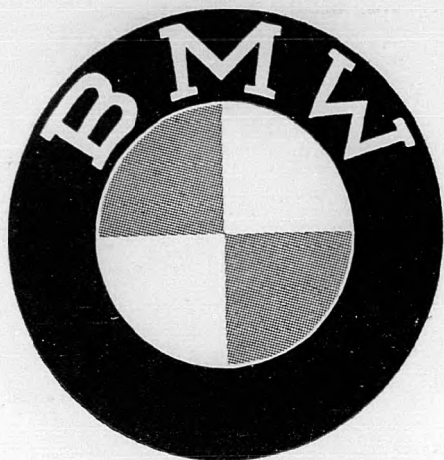
Autó Motor



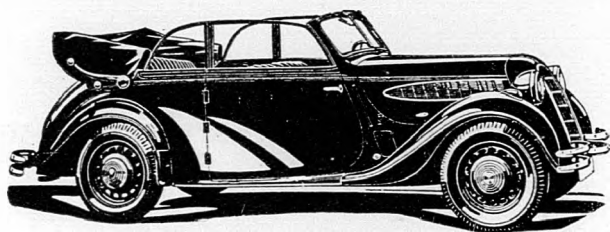
==== PUCH ====

A háromnapos német Mittelgebirgsfahrt ember és gép gyilkos próbája volt, hiszen nemcsak sziklás, 30%-os emelkedésekre kellett kapaszkodni, nemcsak mély homokban evickélni, hanem folyókat is átszelni. Az S4 Puch-gépek kitettek magukért, egyedül a Puchon indult versenyzők futottak kívül nélkül értékelve a célba.

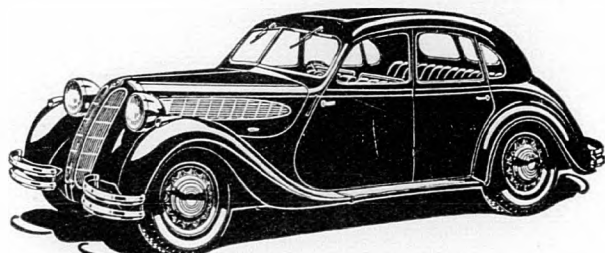




***az autóipar
csúcsteljesítménye!***



B M W L I M O U S I N E



B M W K A B R I O L E T

V E Z É R K É P V I S E L E T :



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

Előgyujtás

Édes kis cikkelyt eresztett meg az ugorkaszegzőn nagyobb dicséretére az úgynevezett legkésőbbdelutáni lap. A cikkelynek sokatigérő volt a címe is, mert nem kevesebbet mondott, mint azt, hogy: a motorizált ember sápadt, kövér, udvariatlan és ingerlékeny. És akármilyen hézagos is ez a cím — mert azt nem árulja el, hogy vajjon a motorizált ember a spenótot melyik kezével kanalazza — mégis rendkívül sokat mond. És még többet mond maga a cikk is, mellyel elrettentésül foglalkozunk.

A cikket a szóbanforgó lap párizsi tudósítója írta. Nyilván rendkívül sürgős lehetett ennek a cikknek közlése, mert aznap párizsi dátummal jelent meg, tehát telefonon vagy táviratban adták le. Igazán megható, hogy napilapjaink mennyire nem kimélnék munkát és költséget, amikor friss szenzációkkal igyekeznek ellátni a jobbsorra méltó olvasót. És annak kimerítő taglalására, hogy az autós mennyiben sápadt, kövér és ingerlékeny, hosszú és drága párizsi táviratokat eresztenek meg. De térjünk a tárgyra.

A cikk hőse bizonyos Lucien Marceron nevezetű férfiú, foglalkozására nézve orvos. És mivel állandóan a távoli Párizsban székel, a késődelutáni, vagy ha jobban tetszik, a korasesti lap lekötőlező udvariassággal tudósnak léptette elő. Annak ellenére, hogy abból, amit a cikk szerint a párizsi Morfológiai Társaságban előadott, bátran — idiótának is mondhatná.

Marceron, a „tudós” meg is indokolja álláspontját. Aszongya, hogy az autós mindig ül, tehát kövér, mert a bélműködése renyhévé válik. Eltekintve attól, hogy nem mindenki kövér, aki ül — amire legjobb példa a Gandhi esete, aki húsz éve ülve feji a kecskét és párolja a sőt, mégis feltűnően keszeng ember maradt — még ezer szerencse, hogy a legkésőbbdelutáni lap tudósa nem ajánlott valami jófajta, hatékony keserűvizet. Bár lehet, hogy pótlólag ezt is megteszi.

Aszongya tudósnak, hogy az autós sápadt, mert az autóból gázok törnek elő és a legtöbb autós idült gázmérgezésben szenved. Amiből kifolyólag sápadt, miként az éretlen ugorka. Lehet, hogy igaza van derék orvosunknak. Sőt, ha igaza van, úgy egészen

biztos, hogy jó Delmár Walterünk rúszozza magát, mert akárhogyan is vizsgáljuk kerekded képét, azon sápadtságot felfedezni eddig nem tudunk. (Sportbarátsággal kérjük Delmár barátunkat, bocsásson meg ezért a leleplezésért s ha megbocsát, küldünk neki féltévely valódi francia arcfestéket.)

A szenvedélyes autós állandó lelki feszültségben él — magyarul tovább a ritmikusz nevű francia gyógyász. Szerinte: „... az autós állandó lelki feszültségben él, mert figyelmét folytonosan ébren kell tartania... kövérsége petyhüdt, sápadt kövérség... a lusta életmód miatt majdnem mind rosszul alszik...” Ejnye-ejnye, moszjő Lucien. Hát nem tudja, hogy az autós lelki feszültségéről kelt legendát már régen megcáfolták? Mert legfeljebb az újszülött mazsola lelke feszülget, a régi autós — tehát az, aki szerinte sápadt és petyhüdt kövér — olyan ösztönösen vezet, hogy sokszor oda sem

figyel. És, hogy a legidegeesebb ember is nyugodt bárányvá válik, amint rátapos a gázpedálra?

Amiről eddig volt szó, azt legfeljebb kánikulai hülyeségnek nevezhetjük. Ami most következik soron, azért a derék Moszjőnek bátran kiutalványozhatnánk egy-egy felszabadító rúgást. Mert nem kisebbet kockáztat meg, mint annak megállapítását, hogy az autós hatalmaskodó, ingerlékeny, udvariatlan és fölényes. Az autósoknak egyéb kellemetes tulajdonságainak taglalásába szerencsére nem bocsátunk a francia „tudós”, mert hiszen tudományos alapon azt is megállapíthatná, hogy az autós nem ott vakarja a fejét, ahol viszket és a zöld mezőben csak éjszaka látja meg könnyen a pipacsot. Viszont megejtő az illata, ha náttalinos ruhát ölt és ha fürdik a Balatonban, úgy kékszínű sállal burkolja be a hasnyálmirigyét.

Osszefoglalásul: Lucien Marceron úr nem tartja ideális típusnak az autóst. Hogy melyik típus az ideális, arról nem nyilatkozik. Bár a mi fantáziánk korántsem olyan fejlett, mint az övé, mégis azt hisszük, hogy ideális típusa a félszemére süket gesztenyesütő és a kiskúnlacházai hastáncosnő házasságából született jégmester, aki miközben baljával a legkésőbbdelutáni lap példányába saját csomagol, jobbával langyosra melegített kényszerubonyokat mutat fel komor fuvolaszó mellett.

TÁVIRAT		
foekapitany ur		
budapest		
		suergoes
<p>lehetetlen állapotok a szent istvan koeruton stopkoezlekedesilampat a csaky utca és hollan utca sarkan nem latni stop minden tizedik autostol betetlapot vesznek stop nem lehet megallapítani a kueloembséget a fenyreklamok es forgalmi kaleidoszkopkoezoett stop autosok rendoeroek duehoengenek stop kuelfoeldiek roehoegnek stop nem szabad ilyen csapdakak allitani es tulterhelni a rendoerbirosagot stop suergoes intezkedest keruenk stop ha az autosok mindenuett nem eloere fognak nezni hanem oldalt lesni kueloenfele lampasokat ugy toementelen baleset fogtoertenni stop kerjuk lampasokat koezepra rakni stop vagy kidobni az is jo stop tisztelettel automotor</p>		

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

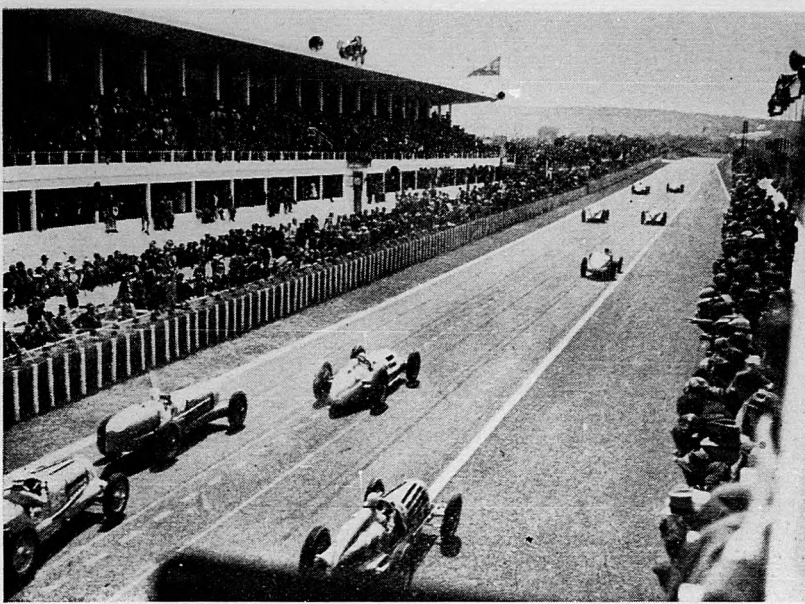
DKW

AUTÓK NYUJTJÁK!

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

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH BUDAPEST, VI, LEHEL U. 2



Start ...

Mercedes-Benz háziversenye volt a francia Grand Prix

A Brauchitsch-Caracciola-Lang trió diadalútja kerékcseré nélkül, Continental gumikon

Nyolcvanezer főnyi nézősereg előtt állott starthoz Reimsban az idei francia GP kilenc főre zsugorodott mezőnye. Elöl a leggyorsabb tréningkörök alapján a Tripolisban győztes Mercedes-Benz trió Brauchitsch, Caracciola és Lang, mögöttük az új formula szerint épült Auto Union kocsikkal debütáló Hasse-Kautz kettős, hátul a többiek: Wimille (Bugatti), Carrière (Talbot), Etancelin (Talbot) ... Már a startlista döntő bizonyítékát szolgáltatta annak, hogy a 32-ik francia Grand Prix-t a németek mentették meg ...

Start után nyomban Lang veszi át a kommandót és sarkában két márkatársával, Caracciolával és Brauchitschrel elsőnek tűnnek el a start utáni éles jobbkanyarban ... Egy perc ... Két perc ... Már jönnek: a háromszögpálya harmadik fordulójából Lang lö ki elsőnek, startkörét 152.4 km-es átlaggal futotta ... Mögötte márkatársai ... De hol vannak az Auto Union-menők? Hiszen már a franciák is elzúgtak ... Csakhamar megtudjuk: az Auto Union-t balszerencséje Reimsbe is elkíserte. Kautz már az első fordulóban kiesűszott, hátsó kerekével egy lépesőnek faragott és sérült hátsótengellyel kényte-

len volt feladni a versenyt. Hasonló sors érte a tavalyi belga GP-győztes Hassét is. Hasse a garennei fordulóban kiesűszott, kocsija sértetlenül a szántóföldre farolt. Hasse, mintha mi sem történt volna, tovább akart menni, mikor megdöbbenve látta, hogy motorja leállott. Nosza neki, szempillantás alatt kint volt a kocsiból, hatalmas ereje csakhamar az útra segítette a masinát.

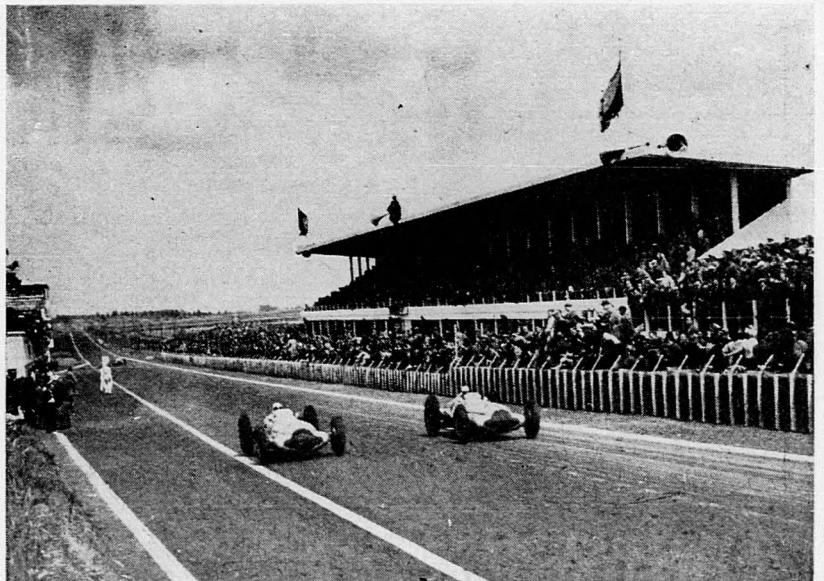
de a motort képtelen volt beindítani... Ő is harképtelenné lett! Sőt: Wimille Bugattija is a startkörben került olajszivattyúdefektussal talonba!

Második kör: a hátralevő 63 körös távnak már csak hatan rugaszkodnak neki. A hatodik, ama régóta vajdóta Se-fac kocsiját nem sok zavar. Még egy kör és talonban van! De a 4.5 literes kompresszornélküli Talbotok is reménytelenül loholnak a 3 literes kompresszoros Mercedes-Benz-kocsik után ...

A Mercedes-Benz-team mentette meg a versenyt. A Lang-Caracciola-Brauchitsch trió ellenfél híjján is csakhamar 164 km-re fokozza az iramot. A 8-ik körben Caracciola, a tavalyi Európa-bajnok, veszi át a kommandót, a 10-ik körben már a Talbot menőket körözi le az MB falanx. A 17-ik körben Lang 170.4 km-el új körrekordot állít fel, de öt kör után a tankolásnál 4 p. 20 mp-et veszít: motorja sztrájkol ... Márkatársai: Caracciola és Brauchitsch lekörözik ... Végre mégis felbög a motor! ... Lang eszeveszett iramban robot a szökevények után ... Az 58-ik körében 170.8 km-el új körrekordot fut, de — a harmadik helynél többre már nem telik! A 24-ik körtől kezdve az örökké peches Brauchitsch és Caracciola vívnek ádáz küzdelmet a győzelemért, hat körön át tumbol a harc, a 30-ik körben azonban Brauchitsch 2 perc előnnyel már a győzelem egyenesében vágat. A verseny eldőlt. Ine a végeredmény:

1. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 3:04:38.5 mp. Átlaga 162.78 km. Rekord! 2. Caracciola (Mercedes-Benz) 3:06:19.3 mp. 3. Lang (Mercedes-Benz) egy körrel hátrább. 4. Carrière (Talbot) 10 körrel hátrább. — Kilenc induló, négy befutó.

A győztes Mercedes-Benz team a verseny folyamán csak tankolni állott meg és a szakértők legnagyobb meglepetésére, a kerekekhez hozzá sem nyúltak! A csapat mindegyik tagja ugyanazon garnitúra Continental abronccsal futott a célba, amelyekkel starthoz állott. Tekintettel az 500 km-t meghaladó versenytávra a Continental-gyár eme egyedülálló sikerét osztatlan elismerés fogadta. A győztes MB-kocsik Bosch gyertyákkal és Bosch gyújtókkal voltak szerelve.



Élen a Mercedes-Benz kocsik.

AUTOSERVICE és KARBANTARTÁSOK

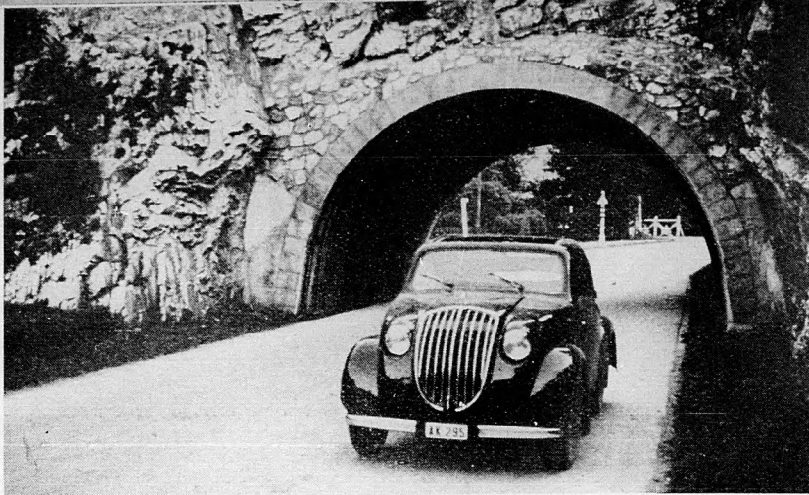
két- és négyütemű autók szakszerű javítása. Hengerköszörülés, dugattyú készítés

LŐRINCZ

IX., Ferenc-tér 6.

Tel.: 141-017

Boncasztalon a — STEYR 55!



Lillafüred előtt.

A kutyafuttában végzett próbaúttal lehetetlenség megállapítani, hogy valamelyik gyár legújabb modellje mit „tud”, hogy milyenek a menettulajdon-ságai, hogy milyen kalkulust érdemel és hogy mennyiben felel meg annak a várakozásnak, mely az ékes szavakkal ecsetelő katalógus elolvasása után ébred az emberben. Nem elég egy kicsit csavarogni a forgalomban, utána felvágatni a Svábhegyre, a jánoshegyi kilátóhoz, majd: kiállítani a bizonyítványt. Az újkonstrukcióba, a várva-várt új modellbe nem elegendő beleharapni, a borszakértő módjára kissé megöblögetni vele a szájpadráást: igaz, „ízét” csak akkor érezzük, ha jóllakunk vele. Ami a gyakorlatban jó pár száz kilométeres túrát jelent. És ami talán ennél is fontosabb: olyan útvonalat kell kiválasztani, melyet jól ismerünk, melyen már sokféle kocsival robogtunk végig. Mert csakis így ismerjük meg az újkonstrukció hamisítatlan „egyéniességét” és minden jellegzetességét.

A Steyr—Austro Daimler—Puch-művek által rendelkezésünkre bocsátott, alig 4000 kilométert futott új Steyr 55-el, tehát hosszú próbaúttal tettünk meg. És hogy ebben az útvonalban siketrep, enyhe kapaszkodó, meredek és szerpentin is legyen: a Budapest—Mátra—Eger—Lillafüred—Budapest szakaszt választottuk, összesen valamivel több, mint 400 kilométeres távban. A 28 literes tartányt csordultig töltöttük motalkóval, a forgattyúházba jófajta friss Mobiloil BB került és a koradél-előtti órákban útnak indultunk.

Az első negyedóra „ismerkedéssel” telt el, de mire elhagytuk Mátyásföldet, úgy éreztük magunkat, mint holmi öreg barátok. Mert az a rendkívüli stabilitás és hangtalanul purrogó légyság, melylyel a kis Steyr 55 a gödöllői országúttal vette, ahogyan „belefeledt” az enyhe fordulóba: a maradéktalan biztonság érzetét kölcsönözte. Es bár az autóslekiismeret azt parancsolja, hogy másnak a kocsijával szörmentén és fokozott óvatossággal kell bánni, nyugodt lélekkel foghattunk bele a kocsi hajszalóba.

Az első kellemes meglepetés az volt, hogy a motor a legmagasabb fordulatszámban sem adta azokat a kellemetlen hangokat, melyek a legtöbb kocsinál megszokottak. A négyhengeres, hengerpáronként egymással szemben

fekvő blokkos, úgynevezett boxermotor teljes kiegyensúlyozottságának köszönhető ez a hangtalanlás és vibrációmentesség, a legkisebb rezgést sem éreztük akkor, amikor teljes gázzal vágattunk a kilométeróra szerint százon felüli, a valóságban stopperrel mérve 95 km-es iramban. Alig ötven pernyi menet után értük el Hatvánt, ami hetven körüli átlagot jelent és nehegy azt higgye akármilyen is, hogy ezt az átlagot versenytempóval és kíméletlen vezetési technikával értük el. A Kerepes utáni tüdőkopiató kapacitáskódoban nem kapcsolunk vissza, hogy harmadik falgázzal vágassunk fel, hanem enyhe túratempóban kapaszkodunk fel negyedikkel. Es nem vágattunk teljes gázzal lefelé a Patkó utáni hullámvasút-szakaszokon sem. A magas átlagot kizárólag egyenletes menéssel értük el, ami csak olyan kocsival lehetséges, mely a 70—80 kilométeres iramot a terepviszonyokra való tekintet nélkül képes tartani. Melynek annyi az erőforrása, hogy hegyemenben alig valamivel több gázt adagolva, tudja tartani azt a sikesebbséget, melyre a gép túlhajszolás nélkül órákon át képes.

Félórás gyöngyösi csavargás után — a Szent Jobb-körmenten miatt a főútvonalak le voltak zárva és így a mátrai útvonalat csak nehezen találtuk meg — a Mátra irányába vettük útunkat. Vigan purrogott felfelé az 1150 kcm-es motor a szerpentineken és csak egyetlenegyszer voltunk kénytelenek harmadikra visszakapcsolni, amikor egy, az út közepén levegőző angol kocsi miatt lassítás vált szükségessé. A mátrai szerpentineken éreztük először, hogy mit jelent az, hogy a Steyr 55-öt osztrák hegyiterepre építették. A kocsi nagyszerű stabilitása, a motor rendkívüli rugalmassága, a pehelykönnyű kormányfű, a független

rugózás és lengőtengely adta „tapa-dás”, az alvz aránylagos rövidsége olyan „összjátékot” eredményezett, mellyel élvezet volt simán siklani a helyenként laza szerpentineken.

A mátrai szerpentin 11-es kövénél értük el a századik kilométert. A pontos benzinnmérő lécs segítségével megállapítottuk, hogy nem egészen 8 litert fogyasztottunk annak ellenére, hogy a kocsit nem kíméltük és alig volt pillanat, amikor 60—70 kilométer-nél lassabb tempót vettünk volna.

Parád után, lefelé haladva, kétszeresen élveztük a jó fékek és a stabilitás előnyeit. A Steyr 55-el szinte lehetetlen túlgyorsan venni a fordulókat. Akármilyen erélyesen is kormányoz az ember bele a fordulóba, egyetlen pillanatra sincsen az az érzése, mintha a kocsi „ki akarna szállni”. A gép tapad a forduló belső ívéhez, a fara kissé utánacsúszik anélkül, hogy a legteljesebb biztonság érzése elhagyná vezetőt és utast egyaránt.

Eger. Felsőtárkány. Itt kezdődik a meredekebb hegyiszakasz, de egy-két kényeszerű lassítás miatt végzett visszakapcsolás kivételével mindenütt könnyen vettük direktben a kapaszkodókat egészen Lillafüredig. Itt újabb benzinnmérést végeztünk, Budapesttől Lillafüredig (valamivel több, mint 200 km) a fogyasztás alatta maradt a 15 liternek, ami valamivel hét literen felüli százkilométerenkénti fogyasztásnak felel meg.

Lillafüred. Palota-szálló. Minden kong az ürességtől. Az idegenforgalmat két szomorú drótosztó képviselte megérkezésünk pillanatában és a benzinkút kezelőjének vallomása szerint két hét óta nem adott el egyetlen litert sem idegen rendszámú kocsi vezetőjének. Ez viszont — nem tartozik cikkünk keretébe.

Visszafelé ismét fogyasztási próbát végeztünk és Eger—Gyöngyös között nem a mátrai, hanem a sík Kerecsend—Kápolna útvonalat választottuk. Friss tempóban siettünk hazafelé, két és háromnegyed óra alatt értük el a Keleti pályaudvart, ami a hetvenöthöz közeli átlagot jelenti. A Lillafüreden felvett tíz litert beszámítva, megérkezésünkkor közel 10 liter rejtőzött a tartányban, tehát az átlagos fogyasztás nem emelkedett a nyolc liter fölé, ami 1150-es, aránylag alacsonyra áttételezett motort véve alapul, egészen rendkívüli takarékosagra vall.

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék és alkatrészgyártás

VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

TELEFON: 1-303-45



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

TRIPLE SHELL

DOUBLE SHELL

GOLDEN SHELL

Ajánlási tábla szerint használandók

SHELL KŐOLAJ R.T. BUDAPEST



Büszkén, magasra tartott orral pihen a repülőtéren a világ legnagyobb szárazföldi utas gépe, a „Junkers-Ju 90”.

Néhány nappal ezelőtt mennydörgés-szerű motorzúgás kavarta fel a Budapest fölötti tikkadt levegő csöndjét. Kíváncsi szemek meredtek a magasba, hol a felhőkkel kacérkodva két szokatlan méretű, hatalmas négymotoros utasgép róttá méltóságteljes bemutató köröket. Olvasóink között bizonyára akadnak olyanok, akik képzeletükben vizsgálapoztatva az Auto Motor ezidei példányait, csakhamar fölismerték a levegő két jellegzetes, legújabb óriását, a Deutsche Luft Hansa, „Der grosse Dessauer” és „Condor” típusú legújabb utasgép csodáit.

A két óriásgép — a Junkers Ju 90 Grosser Dessauer típusú „Preussen”, a világ legnagyobb szárazföldi utasgépe — Berlinből jövet, Szaloniki felé repülve, pihent meg a budaörsi repülő-

A LEVEGŐ ÓRIÁSA BUDAPESTEN

A Deutsche Luft Hansa Junkers „Ju 90 Der Grosse Dessauer” és Focke-Wulf „FW 200 Condor” típusú legújabb utasgép-óriásait mutatta be a magyar közönségnek

téren, hogy a pihenőt felhasználva, a sajtó meghívott képviselőivel körrepülés keretében mutatkozzon be Budapestnek.

Már egy órával a gépek érkezése előtt zsúfolásig megtelt a repülőtér terraszsa, a meghívott vendégeket Hans Seelmann, a német birodalmi vasutak budapesti idegenforgalmi irodájának igazgatója és Winter, a DLH budapesti megbízottja kalauzolták. Mikor a gépek érkezését jelző csengő megszólalt, pompás látvány tárult elénk: a budai hegyek fölött vijjogva, hatalmas szárnyakon, behúzott futóművel úszott felénk a két gigantikus gépmadár... Néhány tiszteletkőr, éles fordulók, lágy landolás és... máris ott áll a betonon a két óriásgép, büszkén, magasra tartott orral... mint szöcskék néznek fel rájuk a menetrendszerű utasgépek, bohókák a kis sportgépek... Kolosszális masinák... Ismerkedjünk meg velük kissé!

Az FW 200 Condor típusú Focke-Wulf masina a „Westfalen” a snájdigabb, aerodinamikusabb idomú gép, 26 utas, 3 főnyi személyzet és egy steward befogadására alkalmas. Méretei folytán impozánsabban hat a negyvenegynéhány utas szállítására alkalmas Junkers-gép, a „Preussen”. Mindkét gép négymoto-

ros, behúzzható futóműves masina, 430 km. körüli csúcssebességgel. A „Preussen”-t Untucht kapitány, a „Westfalen”-t a Nordmeerrel és Nordwinddel kapcsolatos északatlanti óceánrepülései révén jól ismert Schack kapitány vezeti. Érdeklődéseinkre elmondja, hogy a „Westfalen” akár egyazon oldalon levő két motorjának defektusa esetén is akcióképes marad, két motorral is tartja még az 5800 méteres magasságot, 3500 méteren pedig még mindig 280 km-es sebességre képes... A „Preussen”, mint legutóbbi rekordja bizonyítja, 5 tonna hasznos terheléssel a 10.000 méteres magassággal kacérkodik. De mindezen adatoknál meggyőzőbbek a látottak!

A hatalmas méretű gépek utasok nélkül emelkednek a magasba, hogy szemkápráztató módon tegyenek bizonyosságot bámulatos repülési sajátságaikról, stabilitásukról. A nézőkben elhül a vér... Azután körrepülések keretében maguk is megismerkednek a levegő óriásaival. És végül búcsúzik a két gép Budapesttől: irány Szaloniki...

A mielőbbi vizontlátásra a menetrendszerű légitforgalomban!

A Deutsche Luft Hansa komolyan dolgozik!



Mint gigantikus alumíniumsárkány, zúg tova a felhők között a „Ju 90”.

Michelin Stop!

Hogy a különleges csúszásmentes felülettel ellátott Michelin Stop pneumatik ilyenkor nyáron is nagyszerű szolgálatot tesz, azt az elmúlt napokban volt alkalmunk tapasztalni. Télen az autós hozzá szokik ahhoz, hogy csúszósak és jegesek az utak, ennek megfelelően fokozott óvatossággal halad, jobban csökkenti a sebességet sűrű forgalomban és nagyobb féktávolsággal számol — ha kerekei nem Michelin Stop pneuval vannak felszerelve. Nyáron szárazak az utak, de ha eső kerekedik,

úgy az úttest pillanatok alatt sikos jégpályává válik, a nedvesség elkeveredik az út porával és amíg az eső ezt a kenőanyagként ható gyurmát el nem mossa, az úttest csúszik, mintha szappanozták volna. Ilyenkor kettős jelentősége van a Michelin Stop pneunak, éppen ezért a hozzáértő autós új kocsiját már Michelin Stoppal rendeli, vagy abronesoztatja újra régi kocsiját. A Michelin Stop pneu nem drágább, élettartama nem rövidebb, amellet fokozott biztonságot nyújt és sok komoly baleset elhárításában van oroszlan-része.

JOHN-BULL

pneumatikok

A M A L

karburátorok

BURMAN, STURMEY, HURTH

sebességváltó alkatrészek

MOTORKERÉKPÁR FELSZERELÉSI CIKKEK

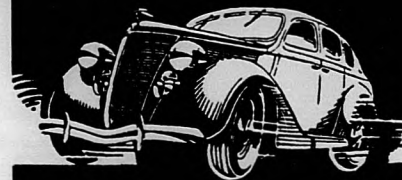
BIRÓ JENŐ

LISZT FERENC TÉR 2. T.: 128-096

VÉGRE ITT VAN
A KIS NYOLCHENGERES

FORD V-8

világszerte kipróbálva



2*2 liter • 100 P adó • Ár 8800 P
Nyolchengeres autó kényelme
és teljesítménye, kisautó ára
és gazdaságossága mellett

Főképviselet:
HAHN ARTHUR ÉS TÁRSAI
BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY ÚT 10. TEL. 113-619



RIV

GOLYÓS ÉS

GÖRGŐS CSAPÁGYAK

autókhöz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

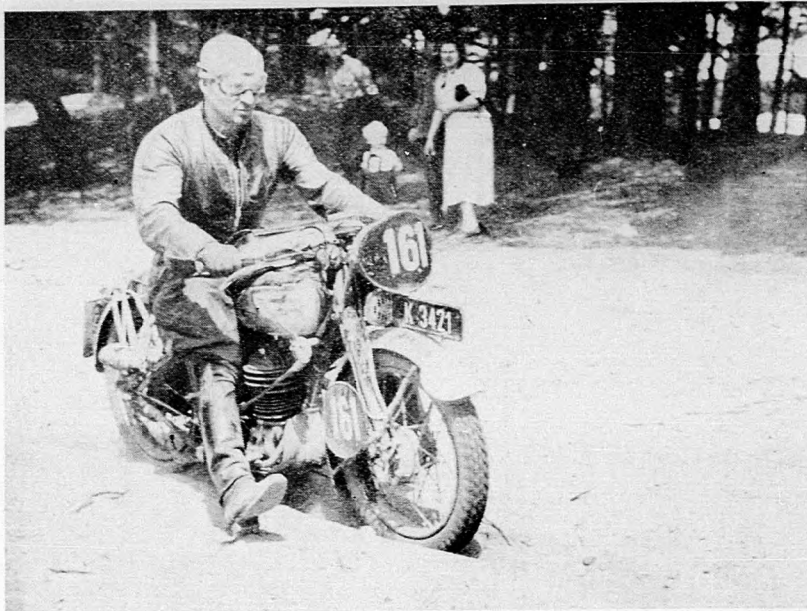
SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező-u. 15

TELEFON: +125-336

A háromnapos Mittelgebirgsfahrt

Az idén került tizedszer lefutásra a Harz-hegységben az úgynevezett Mittelgebirgsfahrt a legnehezebb német terepverseny, melynek 824 km-es útvonalát a verseny rendezősege 7000 km. abszolválása arán cserkészte ki. Mondanunk sem kell, a verseny rendezősege olyan útvonalra küldte a mezőnyt, mely eddig ismeretlen feladatok legyőzése elé állította a miting 351 indulóját. Az útvonalon 4 traktor, 20 lófogat és 700 tölemler teljesített kötelekkel felszerelve szolgálatot. A trial különös érdekessége volt az olasz katonaság és fasiszta milícia hivatalos részvétele, az olaszok 23 motorkerékpáros és 4 autós csapatot állítottak sorompóba, de mindössze egyetlen aranyérmert tudtak csak szerezni, ami az olaszok számára merőben szokatlan terepnehézségekben leli magyarázatát. A verseny 351 indulója közül 148-an estek ki, egyénileg 37 aranyérmert és 12 csapat számára aranypajzs került kiosztásra. *Az elindult 200 motorkerékpár közül 99 felelta a versenyt, amely körülmény kellőképpen érzékelteti azokat a nehézségeket, melyekkel a versenyzőknek meg kellett küzdeniök. Kiemelkedő eredményt értek el a Puch-menök. Puch volt az egyetlen márka, melynek indulói a gépek 100 százalékos megbízhatóságának dokumentálására kivétel nélkül befutottak a célba. A 250-es Puch-menök: Stumfall, Günther és Stolze páratlan eredményt értek el a hihetetlenül nehéz versenyen és mindhárman aranyplakettet nyertek. Az eddigi tíz Mittelgebirgsfahrt legsikeresebben szerepelt motorkerékpárosa Részere Hühnlein által felajánlott díjat J. v. Krohn, a nálunk is jól ismert oldalkocsis Zündapp trialver-*



A győztes Puch-csapat egyik tagja a német háromnapos trial homokverseny szakaszán. Egyedül a Puch-márkának jutott ki az a dícsőség, hogy az összes Puch-résztevők értékelve futottak célba.

senyző nyerte meg, aki a 4 arany, 5 ezüst és 2 vasérmert nyert Zündapp csapat élén méltóan ünnepelte meg tízéves versenyzői jubileumát.

Az idei Mittelgebirgsfahrtot egy motortoronthet keretébe iktattak bele, melynek bevezetője a motoros Hitler-Jugend versenye volt. A versenynek mintegy 1000 indulója volt, csupa 16-18 éves ifjú, akik 250 km-en aluli gépekkel álltak küzdelemben. A legőséskább masinától a legmodernebb gépekig, minden képviselve volt a mezőnyben...

A HJ-versenyét az NSKK csapatversenye követte. Az NSKK minden motortorontiskolája 1-1 autós, motorkerékpáros és oldalkocsis csapattal vett részt a versenyen, úgyhogy 427 gép állott 700 versenyzővel a startvonalhoz.

* Floyd Robertson, az idei indianapolisi GP-győztes, akinél első helyezése a Firestone-gumik 19-ik egymásután következő indianapolisi győzelmét jelzi, a verseny után a következő táviratot küldte Mr. Harvey S. Firestone Juniorhoz:

— A Firestone-gumikkal felszerelt Burd Piston Ring Special gyártmányú kocsimom ma megnyertem az indianapolisi 500 mérföldes gépkocsiversenyt. Az a tény, hogy gumizavar nem fordult elő, képessé tett arra, hogy örökké 117,2 mérföldes sebességgel új rekordot állítsak fel s ezzel megdöntsem Wilbur Shaw múlt évi 113,58 mérföldes rekordját. Ez évben a kerekék nagyobb igénybevételnek voltak kitéve, mint bármikor, de a Firestone Gum-Dipped gumik ereje és megbízhatósága ismét bebizonyult. Nehéz méltó szavakat találni a Firestone-gumik oszadalatos teljesítményére. Ezek valóban háromszoros biztonságot nyújtanak.

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

* VEGRE ITT VAN a kis nyolchengeres FORD a magánközönség részére is. Ezt a típust eddig csak onnan ismertük, hogy az Autotaxinak 100 ilyen kis nyolchengeres kocsija szalad több hónap óta az uccán és megállapíthattuk, hogy szép külsejűekkel, csendes járással és nagyszerű rugózásukkal még a luxuskocsikhoz szokott közönség igényeinek is megfelelnek. Ezeket az angol motorokkal ellátott kis nyolchengeres kocsikat ültéses, csukott, négyajtós, áramvonalas modellben szállítja már a magyarországi főképviselet: Hahn Arthur és Társai cég.



motorkerékpárok városi képviselete
HAMBRACH L. és Iij. SZÜCS L.
VI., JÓKAI U. 28 (HORN EDE U. SAROK)
TELEFON: 12-14-00
Használt motorkerékpárok garanciával

Angol

MORRIS

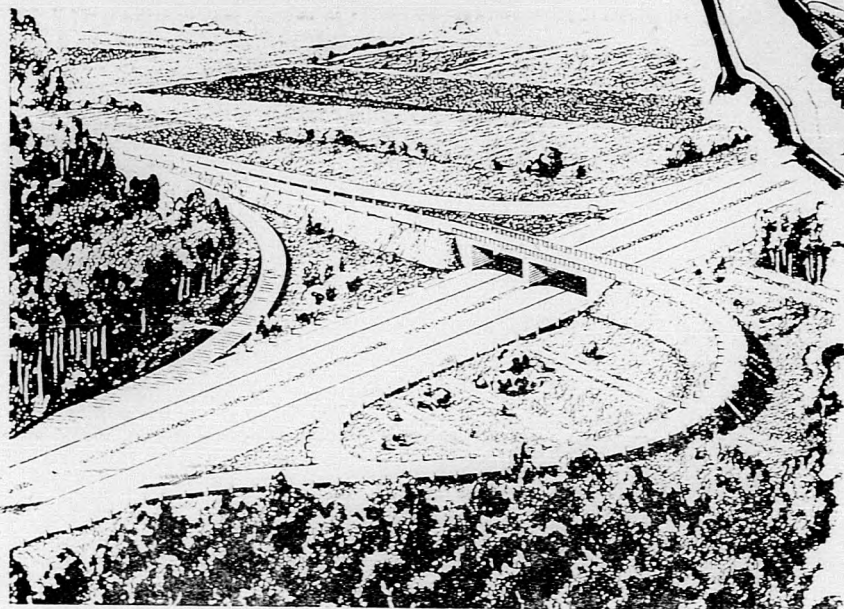



autók főképviselete

DEMÉNYI ÉS FIA

GRÓF ZICHY JENŐ UCCA 17. SZÁM.
Service, javítás, alkatrész
saját üzemünkben.

Utazzon a vidám Németországba!



JÓ AUTÓUTAK!

A német autóutak feledhetetlen élményre avatják a németországi autóutazót. A tengerek és Alpések csodás természeti szépségei, a modern kultúra alkotásait a középkor románikájával egybeolvasztó városok a német nép kedélyes vendégszerete paratlanul álló, szócitáságos utemlékei a német autóutazóknak. — Az autósok számára harminc napra érvényes irpiket vagy karnet pótló hajradlepesi igazolványok ára a határon 250 Márka 20% kedvezmény felár nélküli márka hitelével áll.

Díjmentes túratervek összeállítása és mindennemű felvilágosítások

**NÉMET BIRODALMI YASUTAK
IDEGENFORGALMI IRÓDÁJA**

BUDAPEST, IV. VÁCI UCCA 1-3

CSODABOGÁRAK

a gép, a sebesség, a löerő és a természet köréből!

Ugyan ki gyorsabb, a gyalogos vagy a motoros? Es ki ne válaszolna erre a kérdésre kapásból, hogy hát persze a gyalogos, a futó lassúbb, mint a motoros. Nos, tévedés ez a javából. Mert a motoros nem mindig gyorsabb, mint a futó, legalább is lassúbb akkor, mikor rövidtávú állóstartos erőpróbráról van szó! A Cambridge egyetem élettani intézete végzett ezen a téren kísérleteket és 10 méteres, állóstartos versenyen állította szembe egymással az egyetem leggyorsabb futóját és ezres Ariel négyhengeres sportgéppel rendelkező motorost. Az Ariel teljes gázzal 150-et megy, a futóbajnok legjobb eddigi eredménye 100 méteren 10,8 mp. volt. Es mégis a futó győzött, aki vagy félméterrel szakította el előbb a célszalagot.

A hihetetlen eredmény: nem is olyan hihetetlen és az elméleti számítás meg is magyarázza. A szóbanforgó motorkerékpár abban a fordulatszámában, mellyel állóstarttal indul útnak, alig 5 löerő képes teljesíteni, ezzel szemben a futó a startjel után azonnal teljes „féklöerőszámát” adja le és hat lépét teljesít. Aminél fogva gyorsabbnak kell lennie, mint a motorosnak egészen addig a pillanatig, amíg a motor nem adja le a több löerőt, mint a futó lábmozgata. Es azt se feledjük el, hogy a futó szöges cipőjével munkáját mara-

déktalanul érvényesítheti a motorral szemben, melynek kereke túlpörög a talajon.

Ugyan mekkora a legnagyobb sebesség, melyet az ember gépi segítség nélkül, tisztán ön-izomerejéből képes kifejteni? Ki hinné, hogy kereken 200 kilométeres sebesség óránként. Mert a különleges villamosórával ellenőrzött kísérletek során kitudt, hogy Dempsey, a hajdani nehézsúlyú box-világrekorder ökle közel 200 kilométeres órasebességgel vágódik ki abban a pillanatban, amikor a nagy Jack egyik bal-egyesét helyezi el ellentéle állkapcsán.

De nem sokkal marad el ettől a sebességtől a kikéttjátékos sem, aki pusztá kézzel 160 kilométeres sebességgel röpíti el az apró labdát. Ha a labda ekkora kezdősebességet ér el, úgy a labdát eldobó kéznek is ugyan- ezt a sebességet kell legalább is kifejtenie.

Es ha már kimutattuk, hogy a futó jobban gyorsul, mint a gép: aruljuk el, hogy a világ legjobban akcelaráló természetes „berendezése” a spanyol varangyosbeka — nyelve. A londoni állatkerthben évekkkel ezelött le akarták fényképezni azt a jelenetet, amint a spanyol varasbeka bekapja a gilisztát. Különleges gyors mozgápet szereltek fel erre a célra, olyan kamerát, mely

másodpercenként 500 képet képes felvenni. A gépet megindították, a film óránként 80 kilométeres sebességgel mozgott a lencse mögött, elhelyezték az éhes békát és az áldozatul kiszemelt gilisztát. A mozisok nem láttak semmit, csak annyit tudták megállapítani, hogy a giliszta eltűnt. Es amikor előhívták a filmet, kitudt, hogy a film nem volt képes követni a varasbeka sebességét. Pedig ekkora sebességű filmméppel le lehet fotográfálni azt a „jelenetet” is, amikor az elstűtött hajóágyú lövedéke kibújik a csöböl. A felvögép sebességét fokozták és csak akkor tudtak használható képet nyerni, amikor a gép másodpercenként 1500 felvételt készített. Mert az a jelenet, melyben a béka kitudtotta a száját, kidugta a nyelvét, megfogta a gilisztát, bekapta a szájába, melyet újra becsukott: mindössze egy nyolcvanad másodpercig tartott.

Mi a legnagyobb ismert löerőteljesítmény, melyet az ember, illetve gép tud előállítani mesterséges módon? Azért hangsúlyozzuk a mesterségeset, mert például a viziturbinák által teljesített energia vagy a villámcsapáskor működésbe lépett természeti erőket számításán kívül akarjuk hagyni. A legnagyobb mesterségesen előállított löerőteljesítmény 3,500,000 löeről az U. S. A. haditengerészetének virginiai löerén eszközből mérések szerint a nagy 38 centiméteres kaliberű hajóágyúk elstűtése pillanatában negyedfél millió löerő repíti ki az ágyú csövén a lövedéket. Hogy ez mennyi, azt csak összehasonlítással tudjuk érzéklni. Kerekítve 150,000 darab Adler Junior Trumpf motor ad le ilyen teljesítményt.

Brrr...



Julius von Krohn, a magyar frontarcos 24 óráskról is ismert híres német Zündapp-menő tízéves versenyzői jubileuma alkalmából megkapta az NSKK serlegét, melyet Hühnlein tábornok nyújtott át.

ZÜNDAPP = MEGBÍZHATÓSÁG

Hühnlein tábornok, a német motorsport vezére az idei három napos

X. MITTELGEBIRGSFAHRT

a legnehezebb német tereprialkalmából külön díjat alapított azon motorkerékpárversenyző részére, aki **az eddigi tíz Mittelgebirgsfahrt legeredményesebb versenyzője volt.**

A rendkívül értékes díjat, az idén tízéves versenyzői jubileumát ünneplő JULIUS von KROHN nyerte meg

ZÜNDAPP GÉPEN

Krohn 8 Mittelgebirgsfahrt-on vett részt és mind a nyolcszor aranyérmeket nyert. Krohn 10 éves versenyzői pályafutása alatt

ZÜNDAPP GÉPEKEN

54 aranyérmeket, 4 tiszteletdíjat, 7 serleget és oklevelet, végül 5 ezüstérmeket nyert. Ez az eredménylista a Zündapp gépek utolérhetetlen megbízhatóságát igazolja.

V E Z É R K É P V I S E L E T :

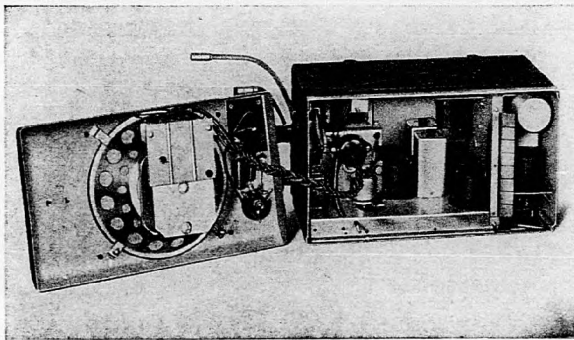
PAJOR IMRE, VI., JÓKAI UCCA 21. TELEFON: 120-228

MIT „TUD” —

A KORSZERŰ AUTÓ-RÁDIÓ?

A rádiókészülék ma éppen úgy hozzátartozik a korszerű túracocsához, mint molalkóhoz a spirtusz. Ma, amikor mindennaposak a többezer kilométeres nyári túrák, amikor a pompás állapotban lévő aszfalt- és betonúton a vezető szinte nem is vezet, hanem unatkozik — kétszeres jelentőséggel bír az autórádió. Melynek hangjai előzik az unalmat, legyőzik az álmoságot, melynek hangszórója közli a legfrissebb időjárásjelentést, egyzovál a messze országút vándorát állandó kapcsolatban tartja — legalább is szellemileg — a várossal.

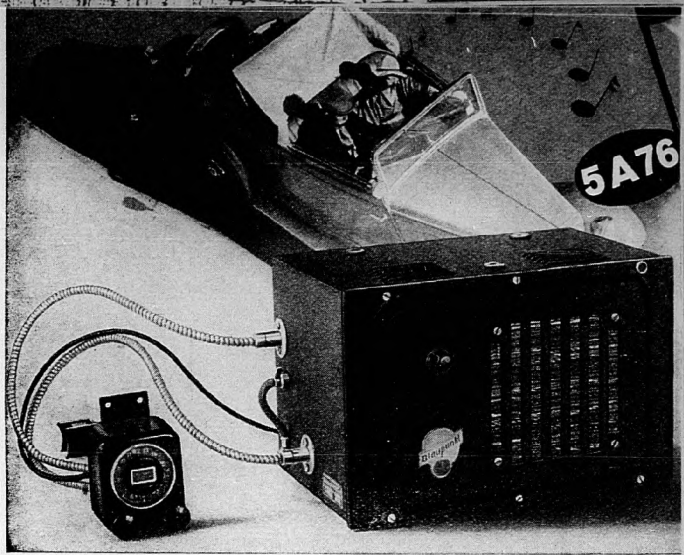
Az autórádió az utóbbi évek rendkívüli fejlődése során olyan tökéletességre tett szert, mely vetekszik a legdrágább stabil nagy-zuper teljesítményével. Mert a mai autórádió nem az autó követelményeihez átalakított stabil rádiókészülék, hanem ellenkezőleg: az autó követelményeinek alapján konstruált és tetbevalósított speciális vevő.



A Bosch autórádió szerkezete. Jobboldalon a sasszi, benne a fémcsövek. Balra a hangszóró.

Alkalmunk volt a mai legtekéletesebb autórádiót, az új Blaupunkt Autó Supert megvizsgálni és kipróbálni. Ez a készülék tulajdonképpen Bosch-gyártmány, mert az előállító Ideal Werke A. G. Berlin-Wilmersdorf, a világhírű Robert Bosch A. G. vállalata. És hogy a Bosch-gyártmány mit jelent, azt minden autós jól tudja.

Külsőleg rendkívül kicsiny méretek jellemzik ezt a készüléket, mely anódáramát ingaátalakító segítségével a 6, illetve 12 voltos telepből kapja. A készülék műszaki megoldása: hat rezgőkörös, hétszöves zuper, push-pull végérősítéssel és nagyteljesítményű kettős végerősítő csövel. A legújabb amerikai típusú acélcsövek — melyeknek nincsen üvegből készült úgynevezett ballonjuk, hanem teljes egészükben fémből készülnek — teszik lehetővé a kis mé-



A Bosch autórádió beállítója haudenhuzallal kapcsolódik a vevő-készülékhez.

reteket és a tökéletes árnyékolást, ami nemcsak a teljesítmény szempontjából fontos, hanem az autó gyújtásával kapcsolatos zavarforrások behatását erősen csökkentik. Vétel szempontjából a készülék minden stabil, nagy zuperkészülékkel egyenrangú és az élethű hangvisszaadást az igen széles frekvenciasávú Alni acél-mágnessel szerelt dinamikus hangszóró biztosítja.

A rendkívül kis méretek a Blaupunkt-Bosch autórádió beépítését nagyon megkönnyítik. A hangolószerkezet tárhajtásos, a beállító tárcsa nagyszerűen elfér a kormánykerék alatt, míg maga a készülék a szerelékfal alatt talál elhelyezést. A vevő különleges építése, az acélcsövek ellenálló képessége minden rázkódással dacol, rendkívüli érzékenysége pedig nappal is teljes Európa-vételt biztosít a 200—270 és az 1250—1870 méteres hullámsávon. Az automatikus fadingszabályozó berendezés következtében elhalkulások nincsenek, ami autórádióknál azért is rendkívül fontos, mert menetközben szinte percenként változnak a vételi körülmények, aminek következtében — fadingszabályozó hiányában — a hangerő igen kellemetlen állandó változásnak volna alávetve.

Mint minden nagyteljesítményű zuper, a Blaupunkt autórádió is antennát igényel. Az antenna megoldása igen szerencsés, vagy a kocsit alatt helyezhető el láthatatlanul, vagy pedig a karosszéria tetejére csavarozható a rövid kettős rúd. Egyik megoldás sem zavar.

Alkalmunk volt a Blaupunkt autórádiót nappal, menetközben kipróbálni. Azonnal meglepett a kristálytisza és élethű hangszínezet, a jelentős hangerő, mely egészen elsőrendű szelektivitással párosul. Az összes nagyobb európai adók nagy hangerővel jelentkeztek, Stuttgart (Mühlacker) Budapest adása alatt is zavar nélkül jött be, Strassburg teljesen el volt választható a szófiai adótól.

A jó autórádió élvezet. A Blaupunkt hétszöves zuper: jó rádió!

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

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

Graczián

a legújabb világrekordok karburátorja

VEZÉRKÉPVISELET

M. A. K.
MOTOR- ÉS
AUTÓKELLÉK RT.
Budapest, Jókai ucca 11

Telefon: 118-365
Rendelések telvele: 120-578



250 T3

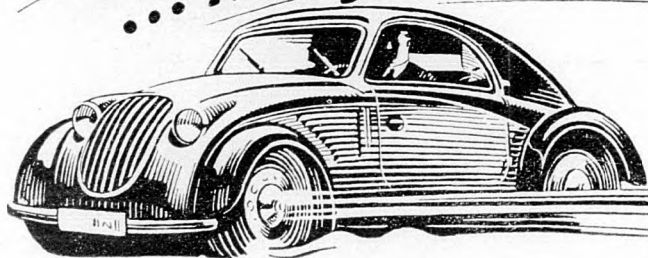
az elpusztíthatatlan túragép!

STEYR-DAIMLER-PUCH RT.

VI. LEHEL UCCA 25.



...még tökéletesebb!



gebhardt

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

BMW autók nyerték a belga GP Királydíját

A 24 órás belga Grand Prix legkiemelkedőbb trófeája a kétvétenként kiírásra kerülő Királydíj, mely a legjobban szereplő csapatnak jut osztályrészüli. Az idei versenyen, szakadó esőben, a zárt csapatban célbafutó három BMW-kocsi 111.5 km-es átlaggal futotta le a 24 órás mitinget és 2675 km-el biztosan nyerte el a Királydíjat.

Ley dr., a német „Munkafront” vezére Königsbergben tartott beszéde során kijelentette, hogy a KdF kocsik első 20.000-es szériája 1939 októberében fogja elhagyni a gyárat. Miután a fallerlebeini népaütőgyár csak 1946-ban lesz teljesen kész, teljes kapacitását is csak akkorra fogja elérni. A gyár évente másfélmillió kocsit fog gyártani!...

Hans Stuck a minap versenymotorosának-jával a Bodeni tavon kísérletezett. Érdeklődéssel várjuk a fejleményeket...

A német konjunktúrakutató intézet adatai szerint a tavaly eladott 235.000 motorkerékpár 45%-át munkások vásárolták meg.

Az USA autópára az idén 55%-kal kevesebb kocsit gyártott, mint a tavalyi év ugyanezen időszakában.

Feltűnő a délafrikai német gépjármű-export emelkedése. A németek a délafrikai angol dominiumba 1935-ben 546 gépjárművet exportáltak, 1936-ban már 1073 darabra, 1937-ben pedig már 2496 darabra emelkedett a délafrikai német gépjárműexport.

Glasgow angol város minden uccakereszteződésében automatikus közlekedési lámpákat szereltek fel. Eredmény: a balesetek száma 75%-kal csökkent!

Bugattl versenyrepülőgépet épít. A gép két motorja két közös tengelyű, de ellenirányban forgó légsavart fog meghajtani. A gép pilótája M. Arnoux, az ismert Cudron-repülő lesz.

Egy francia magántársaság a közlekedés biztonsága érdekében díjmentesen vizsgál át autókat. Az elmúlt évben 1250 megvizsgált kocsit közül csak 245 darab volt a közlekedési rend biztonsága szempontjából kielégítő állapotban. A megvizsgált kocsik 72%-án a fékek, 26%-án pedig a gumik nem feleltek meg a közlekedési biztonság követelményeinek.

STARTER

ACCUMULATOR ÉS AUTÓVILLAMOSSÁGI
SZAKÜZEM — CÉGTUL. VAJDA BELA MÉRŰK
BUDAPEST, VIII., SZENTKIRÁLYI U. 34. TEL.: 141-210



Még egyszer a Deutschlandflug! Képzünk a wien—asperti célban mutatja be a monstre német repülőverseny résztvevő gépeit. Mint már beszámoltunk róla, a Deutschlandflug tavalyi 186 résztvevőjével szemben az idén 180 hármas raj keretében 390 masina állott starthoz, melyek közül 347 gép érkezett célba. Az egy hétig tartó verseny grandiózus méreteinek szemléltetésére közöljük, hogy a miting 400 masinával 800 repülőt és megfigyelőt és 8000 főnyi repülőterti személyzetet állított sorompóba. A gépek a verseny folyamán kb. 2¼ millió kilométert repültek!

Kedves Olvasóim! Gáz nyaralni ment. A Markóban üdül. Vagy mint Ragyai mondja: a nagy meleg miatt — hűvösre tették. Rovatuk tehát ezúttal elmarad. Helyette egy telefonbeszélgetést közlök, melynek címe:

Csak tapintatosan...!

(Mazsola úr letette a soffőrvizsgát és vadoatúj autóján 120-as tempóval robbogott Siófok felé, hogy nyaraló nejt meglátogassa. Vezetés közben nagyon előékeny volt. Igyekezett mindenkit megelőzni. Ezen előzmény utózmánya az lett, hogy Mazsoláné hiába várta férjét 5 órára Siófokon. Elmúlt 6 óra, 7 óra is, végre fél 9 órakor megszólalt a telefon. A telefon a székesfehérvári közpórházból szól, amiről Mazsolánának egyelőre sejtelve sínes.)

— Hallo... Mazsoláné nagysága asszony? Kedves férje óhajt beszélni...
— Szervusz, drágám.
— Ödön! Még el se indultál?
— Dehogynem, szíven. Csak valami közbejött.
— Nálad mindig közbejön valami. Mi történt?
— Se-semmi, kérlek. Csa-csak egy kacsaszaladt át az országúton.
— Miféle kacsza?
— A vasúti bakteré, aki kiabált az órház előtt.

— Kiabált? Miért kiabált?
— Mert meglátta a másik autót...
— Miféle autót?
— Amelyik szembejött.
— Na és? Na és? Szóval, összeütköztek?
— Isten ments!
— Hát akkor? Beszélj már. Mi történt?
— Felébredtem.
— Aludtál? Hol?
— A műtőasztalon.
— Te jó Isten! Hogy kerültél a műtőasztalra?
— Kihúztak a vízből.
— Miféle vízből?
— Ami az árok fenekén volt.
— Szóval, mégis baleset ért?
— De csak az egyik körmöm törött le.
— Igazán szerencse.
— ...miután gipszbe tették a balkaromat.

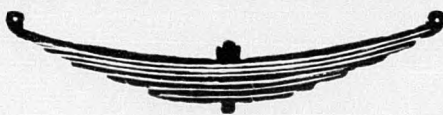
— Eltörted a balkarodat?
— Isten ments! A jobbkaromat törtem el, a balkarom csak kificamodott.
— Hallo! Nem értem. Hangosabban beszélj!
— Nem tudok. Össze van varrva a szám.
— A szádát is összevarrták?
— Képzeld, a balfülem félig leszakadt, de más bajom nincs.
— Igazán?
— Igazán!
(A siófoki készüléknél pillanatnyi szünet, majd izgatott női hangon felhangzik a szorongó kérdés):
— Na és az autó? A vadoatúj limuzin?
— Egy karcolás sem esett rajta.
— Hála Isten! — sőhajt boldogan ónagsága és vidáman akasztja vissza a telefonkagylót. Bíró Jenő.

LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓÜZEME

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

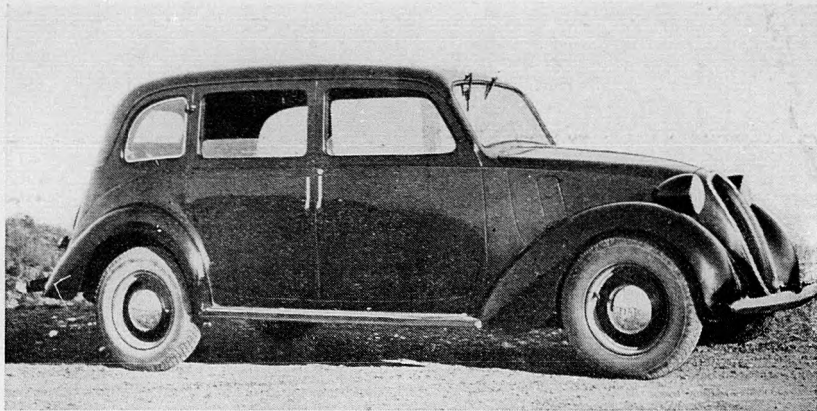
Telefon:
134-555

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

Ideális kistogasztású
családi kocsi —

az új 6-7 üléses Fiat 1100 Balilla!

Az autópépítés technikája mérföldléptekkel halad, egyik meglepetés a másikat éri és ami tegnap még elérhetetlen álom volt, az ma már valósággá realizálódik. Amikor megteremtették az első kiskocsit, az alacsony beszerzési árú, takarékos és teljesítőképes kisautót: senkisé hitte, hogy néhány évvel később a kiskocsi csak szerény igényeiben marad meg kisautónak, teljesítmény és férőhely szempontjából felveszi a versenyt a hatalmas, katasztrófális fogyasztású és rettenetes önsúlyú nagy túrikocsikkal. Pedig ez történt: bizonyítéka a legújabb Fiat-modell, a hat, illetve hét-üléses karosszériával szerelt Balilla 1100, mely tíz literen aluli fogyasztás mellett hat, illetve hét személyt röpit több, mint 95 kilométeres csúcsebességgel!



A 6-7 üléses Fiat-Balilla 1100.

a Balilla 1100-nál találjuk. A nagyobb karosszériának megfelelőleg alváza szélesebb és hosszabb, abroncsozása még bőkezűbb, amennyiben 5.50—15 pneukkal van felszerelve, melyek még alacsonyabb nyomás mellett lényegesen fokozott kényelmet biztosítanak és a függetlenül kirugózott első kerekek okozta rázásmentesség és nagyszerű úttartás előnyeit meghatványozzák.

Az új modell karosszériája áramvo-

milyen gyakorlati előnyökkel bír — felesleges részletezni. Ugyanazt teljesíti, mint a 15—20.000 pengős nagy amerikai automobil, amellet fogyasztása nem lépi túl azt a határt, melyen belül a nemmilliomos kénytelen tartózkodni. Az olasz Fiat-művek ezzel a modelljével megoldotta a nagycsaládú autós régi problémáját, amellet a fuvarozó kezébe is olyan kocsit ad, mellyel forgalmát és bevételeit lényegesen fokozhatja.



A 6-üléses Fiat-Balilla 1100 férőhelye rendkívül tágas.

A hátülékes Balilla 1100 édes testvére a bevált és kivételesen népszerű, négyüléses Balilla 1100-nak. Négyhengeres, alumínium-hengerfejes, gumiba ágyazott ohv. motorja alacsony kompresszióarány mellett 32 lóerőt teljesít, váltója szinkronizált és harmadik-negyedik fokozatában zajtalan négysebességes váltómű. Egylemezes, száraz kuplung, hidraulikus fékek könnyűtém-dobokkal — mint ahogyan azt

nalas megoldású, három egymás mögött elhelyezett ülés párral. A kényelmes be- és kiszállást négy ajtó biztosítja, a széles szélvédő és a hat oldalablak nagyszerű kilátást ad. Vonal szempontjából a modell erősen hasonlít a Balilla 1100-hoz, a karosszéria nagyobb hossza mondhatni kivételes eleganciát ad.

Hogy a 6-7-üléses, 95-ös tempóra képes és tíz liter alatt fogyasztó kocsi

STEINER BRUNO

A magyar automobilizmusnak gyásza van. Nyolcvanegy éves korában meghalt szakmánk doyenje Steiner Bruno. Talán lesznek olyanok, akiknek ez a név, Steiner Bruno, — nem mond semmit. Azt a kedves, mindig fürge és mindig vidám öreg urat, aki íthagyott bennünket, Bruno bácsi néven ismerte mindenki. Amíg itt járt közöttünk, úgy néztünk rá, mint a nagy idők tanúira szokás. Steiner Bruno hozta Magyarországra az első automobil: részese és megteremtője volt a magyar automobilizmus hőskorának, előkészítője és dolgos munkása a fejlődés idejének, tanúja a fellendülés éveinek, szomorú szemlélője a hanyatlás korszakának — és fáradó erejének, alkonyuló életének utolsó éveiben együtt örülhetett még az örvendezőkkel a fejlődés újra felcsillanó reménységének.

Akik ismerték, mindig megőrzik szeretetreméltó, derűs egyéniségének emlékét. Ha mesélő kedvében találta valaki, félórakon át hallgathatta érdekes és derűs történeteit az automobilizmus első küzdelmes éveiből. Nem anekdoták voltak ezek a történetek, hanem pontos adatok a század technikai fejlődéséhez.

A régi nemzedék kemény fájából faragott ember volt. A szó igaz értelmében élete utolsó percéig dolgozott. Fellességtudatos, puritán munkása volt szakmájának. Mindig szeretettel őrizték emlékét.

Urvezetők! Hölggyvezetők!

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. Részleíftetés. Saját szakkönyv.

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

ITT VAN A

6 ÜLÉSES

FIAT

1100 L-BALILLA



95 km/óra, 10 l. fogyasztás/100 km.

KÖZPONTI ELADÁS, JAVÍTÓMŰHELY ÉS SERVICE: VI., ARÉNA-ÚT 61. TELEFON: 298-820
MINTATEREM: V., DOROTTYA-UTCA 2. TELEFON: 182-848