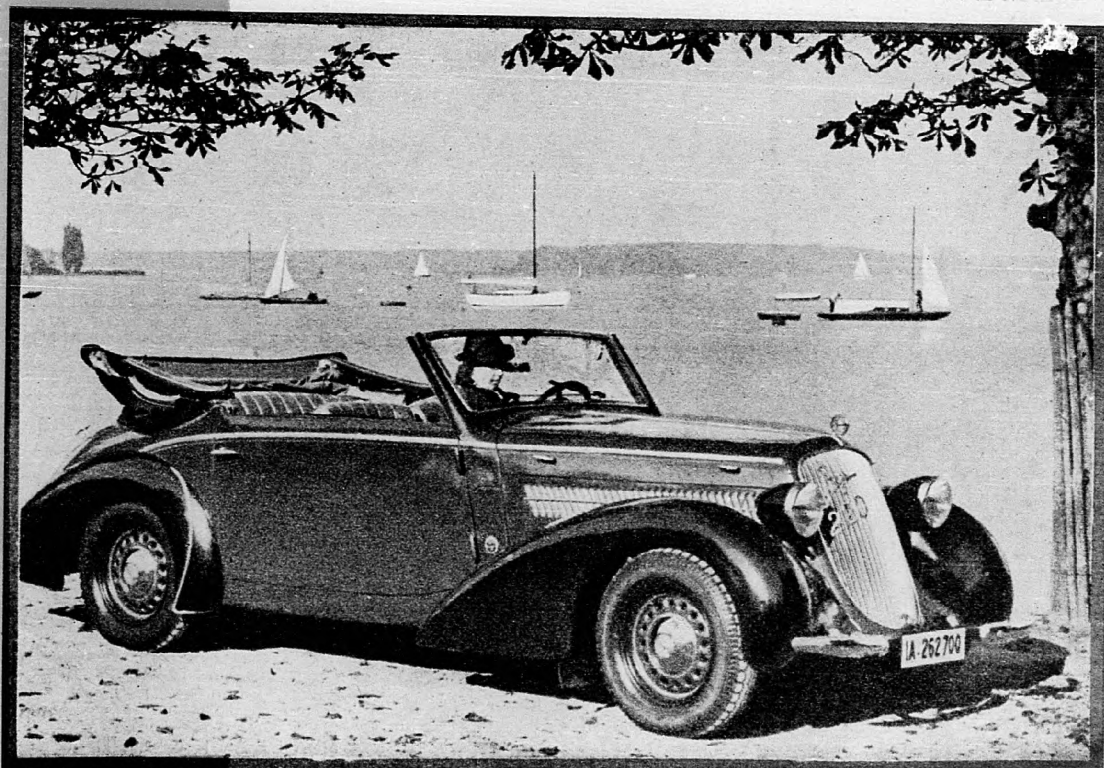


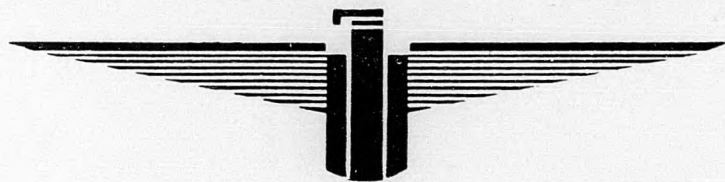
AutóMotor



Steyr 220

Három a boldogság: Tavasz,
Balaton és mindez Steyr 220-on!





AZ ÚJ
2 LITERES

ADLER



A tökéletes konstrukció, megbízhatóság és elegancia megtestesítője

VEZÉRKÉPVISELET: **MÉRAY** Rt.

Központi telep: VI., Lehel-u. 10.

Tel.: 298-888*

Kiállítási helyiség: V., Dorottya-u. 1.

Tel.: 185-615

Előgyújtás

A régi bú, a régi baj — ezzel a dal-lal fogadja házasságos nejét Wotán, a felszámolt atyáisten a Walkür második felvonásában. És ha ma újra tényleges viszonyba helyeznének a germán mitológia ravaszdi atyáuristenét és sorsa útját a balatoni műút északi felére sodorná, úgy talán még ennél is elkese-redebbé monológra gyujtana. Mert a Balaton körül vezető útvonal északi felének tetemes része — építés alatt van. Aki például Fűredre vagy Almá-diba akar menni, annak Veszprémen át kell kerülnie Jónagyot és elhanyagolt harmad- és negyedrendű utak poretelőt borzalmaival kell átszenvednie, ha imádjja a Balatont, de annak síófoki „mellék-zöngéi” nélkül.

Régi rendszer ez. Régi bú és régi baj. Akkor lezárni az utakat, akkor épít-kezni, amikor nagy a balatoni forgalom. Mert a javításhoz már a tavasz ébredése idején hozzáfogni azzal a zse-niális gondolatlól vezéreltetve, hogy a sze-zón kezdetére minden készen legyen: még nem öltött azokba az agyakba, melyeknek az ilyesmi a hatáskörükbe tartozik.

Hogy ez a rendszer mennyiben árt a balatoni kultusznak, mennyire árt az alig kéthónapos szezon által amúgy is agyonnyomorított vendéglátó iparnak, mennyire fokozza a nehéz útdadó-obulu-sokat leszurkoló autósok ajkán kelő átkok tihanyi visszhangját: túlhaladja lapunk kereteit. Es arról se szóljon ajakunk, hogy mi a véleményünk az idegenforgalmi pestisünk idején csak igen szörványosan idetorgó külföldiek-nek erről az egyedülálló rendszerrel.

Minden Balatonimádó tudja, hogy a tihanyi oldal mennyire szebb, meny-nyire finomabb és csendesebb, mint mondjuk Siófok környéke. A különleges útépítő rendszer viszont teljesen elzárja a forgalomtól a tihanyi oldalt, mert bi-zony kevés az olyan elszánt ember, akinek kedve szottyán felszedni a har-madrendű utak egész jancsi- és patkó-szeg-készletét, rázatni a csontjait és karosszériáját ott Vöröserény, Felső-örs, Szentkirályszabadja és kapcsolt részeinek környékén.

Úgy hírlik, hogy az útépítő vállal-kozóval kötött szerződés szerint az át-épített utat június elsejére meg kell nyitni. Alkalmunk volt az utat meg-tekinteni és megállapítani, hogy else-jén alig fogják megnyitni. Talán még tizenötödikén sem. Hogy a vállalkozó ezért bánatpénzt fog fizetni: nem érdekli az autóst és nem érdekkel bennünket

Elhanyagolt utakon, a legmegejtettebb kör-ülmények között folyik a Mátra 100 kismo-torok „kínzása”, ez a konstrukció és anyag Igazi próbája.

sem. Az ugyan érdekelne, hogy miért nem kezdtek meg négy héttel előbb az építést, vagy ha ennek műszaki akadályai voltak, miért nem vezényelték ki kettőzött létszámú munkáshadát? Viszont érdeklődésünk egészen hiábavaló, hiszen magyarázatot úgy sem fogunk kapni.

*

Sic transit gloria mundi — így múlik el a KMAC dicsősége. Egyelőre ugyanis csupán a pingpongozást tiltot-ták el az Apponyi-téri palota első eme-letén székelő autókлубban, motorozni és autózni egyelőre még szabad. Viszont a pingás-pingás elültatása olyan jel-lemző és érdekesítő körülmények kö-zött történt, hogy azt mint kortörténeti adalékot meg kell örökötenünk.

A KMAC fiatalsága ugyanis abban a terebben hódolt a pongás-pingás gyönyörűségeinek, ahol egy bizonyos nagy pénzszerény áll. Es amikor a nagy kassza adeptusa beledugta a kulcsot a zárba, hatalmas dörrénés jelezte, hogy valaki bátorság pot hintett a kulcslyukba. A kulcsok letéteményese úgylátszik megijedt és ijedtében tele-fonozni akart, újabb dörrénés jelezte, hogy a telefon is prepadálva volt. De nagyot durrant a szék is, melybe az előbbi dörrénésektől megbokrosodott idősebb úriember hanyatlott.

Hogy a további „merényleteknek” elejét vegyék: lezárták a szobát. Nin-csen többet dörréntés és nincsen többet ping-pongás a magyar motor- és autó-sport főhatóság tuskulánymában.

Anno: 1939. A kezdők versenyének, a kecskeméti körverseny stb. elmaradá-sának évében...

A kármennyire is hízelgő az, ha az egyéniség minden téren jelentkezik, valahogyan mégis jobban szeretnők, ha a közlekedési rendőrök nem annyira egyéni meggyöződésük alapján irányítanák a forgalmat, mint inkább az álta-lános szokásoknak, a kódexnek és be-vezt normáknak megfelelőleg. Mert az embernek ma mondhatni fő a feje a fő-város utcáin és ismernie kell az egyes rendőrök hajlamait és szokásait. Hogy még mindig vannak a kerülgetés és a nemkerülgetésnek hívei, azt figyel-men kívül hagyhatjuk, inkább a kis ív-ben való befordulásnál jelzést köve-telő, illetve nem követelő rendőrökről kell beszélni. Az egyik rendőr meg-követeli a jelzést, sőt van a kárend-őröknek olyan váltaja is, mely nem-csak megköveteli a jelzést a kis ívben való befordulásnál, hanem egyenesen betélapot követel, ha a befordulás az ő külön engedélyező karlendítése nél-kül nyert befejezést. Ennek iskolapélda-ját a Gróf Tisza István-utcában észlel-hetjük, a Kereskedelmi Bank bejáratá-nál, ahol még arra is sor kerül, hogy a rendőr becsületszót követel a gyanút-lan vezetőtől, aki a Lánchíd irányából jövet külön rendőri engedély nélkül for-dul be kis ívben a Gróf Tisza István-ut-cába és „tetten érve” arra hivatkozik, hogy nem ismerte az itt székelő egyik közlekedési rendőr által rendszeresített egyéni szabályt.

Ismételjük, hívei vagyunk az egyéni-ségeknek, viszont sokkal rokonszenve-sebb volna a rendőri egyéniségnek olyan egyénisége, mely nem kényszerít útmenti becsületszó adásra vagy éppen betélap átnyújtására.



Gép-gép melletti küzdelmet vívott a két német versenymárka az Eifelen

Ritka szép tavaszi időben, 200.000 néző előtt futottak le a Nürburgringen az Eifel-versenyt, melyen az idén először ütközött meg a két német versenymárka: Mercedes-Benz és Auto Union.

A versenypáncs délelőttjét a sportkocsifutamok vezették be, melyek során Fiat és BMW ragadták magukhoz a babérokat. A sportkocsik versenyét a hatkörös, azaz 137 km-es motorkerékpáros futamok követték. Az 500-as kategóriában Krauss vezette diadalra 121,1 km-es átlaggal BMW masináját, alig 2 mp-el márkatársra, Gall előtt, akit a 3-ik helyezett Norton-menő angol Anderson csak hosszú percek múlva követett a célban. A 350-es kategória versenyé az NSU-menők távollétében, a papírfarmáknak megfelelően, DKW-inváziót eredményezett, Fleischmann-Hamelehle—Petruschke-sorrendben érkezett célba az Auto Union éltriója, melynek vezérkolompója, Heiner Fleischmann rossz startja ellenére is, három perc előnnyel, 117,6 km-es átlaggal fejezte be a versenyt. A 350-es kategória háromszoros DKW győzelmére hatszoros DKW diadallal választott a 250-es csoportban egyeduralmú Auto Union-gárda: az élvonal Kluge 113,6 km-es győztes átlagával eléggé megugrott márkatársaitól, a mögötte célba futó Winkler—Wünsche-kettős gép-gép mellett fejezte be a versenyt.

Csillag vagy karikák?

Hatalmas érdeklődés előzte meg a koradélutáni starthoz álló GP-kocsik versenyét. Az idén ez volt az első alkalom, mikor a két német versenymárka egymással megütközött. Az utolsó párvialad az ősszel a Donnington-parkban, mint emlékeztetés, Nuvolari révén, az Auto Union győzelmét eredményezte. A tél folyamán végzett szorgos munkák folytán bekövetkező erőeltelődésekre az Eifel-versenytől várt választ a motoros világ...

Nos, annyit már bevezetőben előrebocsájtathatunk, erőeltelődésről beszélni az Eifel-verseny alapján nem lehet. A két német márka nyílt párharcait az idén előreláthatólag esetről-esetre a pillanatnyi diszpozíció fogja eldönteni, mely körülmény komoly ellenfelek híján is az érdeklődés gyújtópontjába fogja állítani az idei évad grand eprensiveit!

De lássuk a párvialad lefutását! Mercedes-Benz Lang, Caracciola, Brauchitsch, Seaman összeállítású csapatával szemben az Auto Union vezetők szempontjából súlyos hátránnyal indult: a csapatból a tehetségesen fejlődő Müller, Hasse és Bigalke utánpótlás élén egyedül az örökifjú „campionissimo” Nuvolari képviselte azt a fiatalos átütőerőt, mely a négy elsőosztályú harcából álló untertürkheimi falanxot áttörhette volna. Hozzájárult ehhez az AU további balszerencsége: Stuck az egyik tréningnapon kugelzásnál nyílesontrepedést szenvedett és nem indulhatott, míg Meier debütált az utolsó tréningben fellépést motorhiba akadályozta meg.

Start után a Mercedes-Benz-es csapat

versenytaktikája oda irányult, hogy mindent beleadva, kocsijának túlhasználására kényszerítsék az egyedül rakkoló Nuvolari, avagy olyan előnyre tegyenek vele szemben szert, melyet az nem képes többé behozni. Nuvolari nyomban átlátta a helyzetet, óraműszerű egyenletességgel rózta köréit és annak ellenére, hogy az első kört rossz startja folytán az 5-ik helyen fejezte be, tíz kör után már a második helyen futva, az élvonal szorongatta, hogy végül is 10 mp-el Lang mögött, 2-ik helyen fejezte be a versenyt. Nuvolari a tapasztalt vén róka csalafintaságával futott: gu-

mikimélő kifinomult stílusa lehetővé tette, hogy köréit kerékesre és tankolással, sőt megállás nélkül fussa le ugyanakkor, mikor az MB-menők gumigyilkoló rakkolása folytán Lang a 4-ik körben, Brauchitsch az 5-ikben, Caracciola pedig a 6-ik körben kényszerültek kerékesre és tankolásra, nem is szólva Seamanról, aki már a verseny bevezető fázisában kupplungdeffektussal kiállásra kényszerült. Az Auto Union-menők kivétel nélkül befejezték a versenyt.

Íme a verseny végeredménye, mely hű tükröképpét nyújtja az Eifel-versenyen lefolyt küzdelemnek és a két német márka egyenlő erőviszonyainak:

1. Lang (Mercedes-Benz) 1:40:57,1 mp. Átlaga 135,5 km. 2. Nuvolari (Auto Union) 1:41:08,3 mp. 3. Caracciola (Mercedes-Benz) 1:41:28,4 mp. 4. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 1:42:53,1 mp. 5. Hasse (Auto Union) 1:42:56,1 mp. 6. Bigalke (Auto Union) 1:44:52,1 mp.

Ugy a győztes, mint a helyezettek Bosch gyújtással, Continental gumival és Bosch gertyákkal futottak.

Fantasztikus sebességeket futottak a 100 km-es kismotorok a Millenáris pályán rendezett versenyen

A kismotorsportnak talaja van Magyarországon. Ezt mutatta a MOAE országúti versenyé és ezt mutatta az MKSZ által a Millenáris-pályán rendezett erőpróba. Olyan sebességeket futottak a motor-miniatűrök a Millenáris betonteknőjében, hogy a szakértők csak úgy ámulnak, hiszen a 90-es sebességet megközelítő köridők adódtak: mindez alig 100 km-es motortörpével! A futamok izgalmasak voltak és érdekesek és ami a legfontosabb: nagy volt a lelkesedés.

Az első napon az előfutamokat bonyolították le. Vágai (Mátra 100) volt a leggyorsabb, rajta kívül Puhony, Vigh, Láng és Poteczin (mindnyájan Csepel 100) szerzett jogot a döntőben való részvételre a tizenegy főnyi mezőnyből.

A döntőket szerdán, május 24-én futották 5 km-es, tizenkétkörös távon. Ismét Vágai győzött, aki kis Mátra 100 gépén biztosan tartotta kezében a verseny-orsót. Nagyszerűen szerepeltek a Csepel-gárda tagjai, különösen Vigh, aki nagy kudarcmel után csak egészen

minimális időkülönbséggel foglalta el a második helyet.

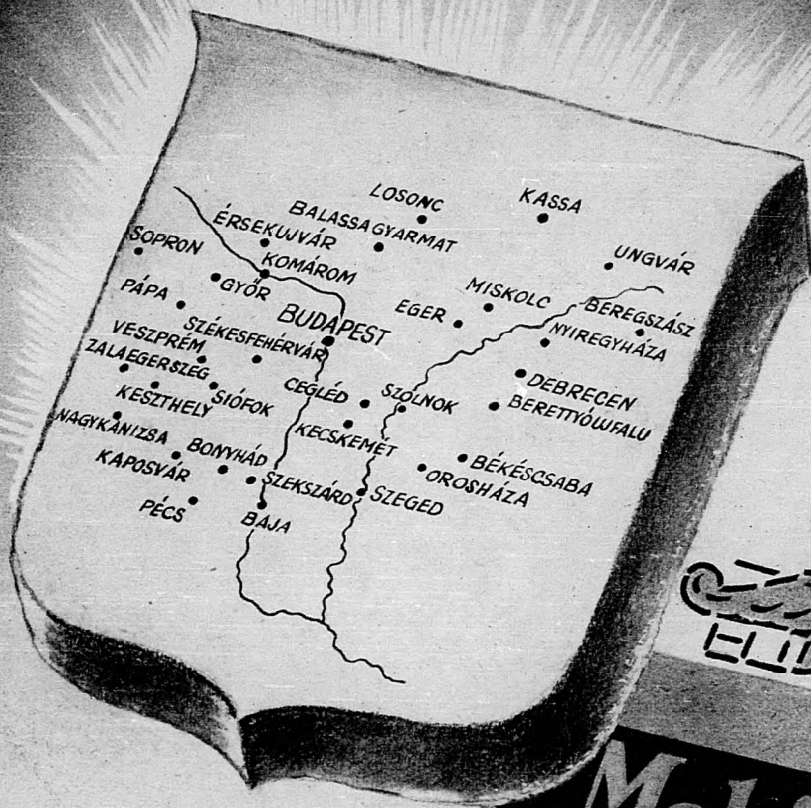
A részletes eredmények a következők voltak:

1. Vágai (Mátra 100) 3:52,6 mp. (78 km-es átlag.) 2. Vigh (Csepel 100) 4:01 mp. (74,8 km-es átlag.) 3. Puhony (Csepel 100). 4. Láng (Csepel 100). 5. Poteczin (Csepel 100). Az átlagok mérlegelésénél számításba kell venni, hogy a versenyt álló rajttal rendezték, ami figyelembevételre a lendület megszerzéséhez szükséges időt, jóval 80 km-en felüli átlagot jelent. Hogy ez mennyire helyes: igazolták a nagánmérések, melyek szerint úgy Vágai, mint Vigh a 90-es tempót megközelítő legjobb köröket futották.

A Millenárison rendezett verseny, mondhatni, előhírnöke annak a kiadós kismotoros műsornak, melyet az egyesületek készítenek elő. A TTC máris bejelentette kismotoros szakosztályának megszervezését azzal, hogy még a nyáron kismotoros terepversenyt rendez. Az MKSZ júniusi tanácsülésén megalakítja kismotoros szakosztályát, mely szövetségi jogkörrel fog bírni és szervezésre lesz a Magyar Kerékpáros Szövetségnek.



Vágai (Mátra), Vigh (Csepel) és Puhony (Csepel) a Millenáris betonteknőjében.

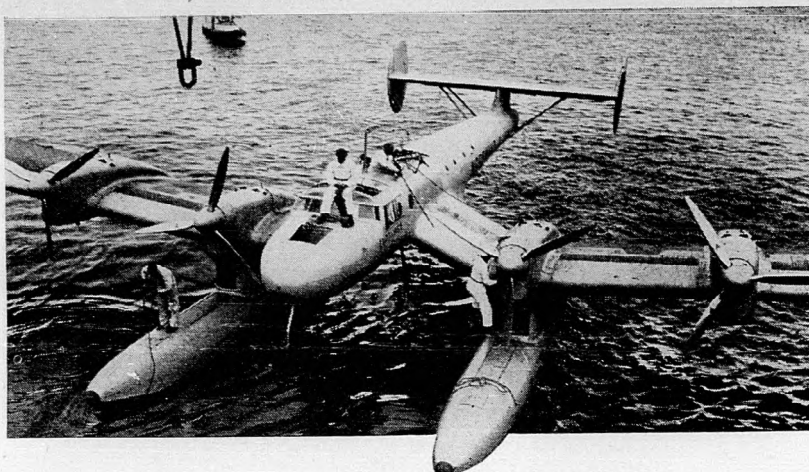


Ez a pajzs az egész ország területén a megbízhatóság címere. Ez védi az autót korai kopás és elhasználódás ellen.

E pajzsokkal jelzett állomások tökéletes kenési service-t nyújtanak.

Mobiloil Service

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



Ha 139 típusú német Blohm & Voss óceáni postahidroplán.

A technika és politika harca az Atlanti-Óceán fölött

Ma, amikor az USA és Anglia első Észak-Atlanti óceán fölötti kereskedelmi repüléseiket ünneplik, kétség-telenül érdekes lesz az észak-atlanti légiforgalom felvételét megelőző események filmjét lepergetni. Bármennyire is furcsán hangzik, de az észak-atlanti légiforgalom megvalósulását sokkal inkább politikai, mint technikai problémák késleltették...

Ma, amikor az USA és Anglia első Észak-Atlanti óceán fölötti kereskedelmi repüléseiket ünneplik, nem haladhatunk el szótlánul azon tény mellett, hogy a németek megelőzően a Lufthansa révén három ciklusban összesen 50 menetrendszerű észak-atlanti repülést hajtottak végre és immár másfél esztendője készen állottak a rendszeres légiforgalom felvételére az USA és Németország között. Sajnos, az USA a rendszeres forgalom felvételéhez szükséges postakonzessziót megtagadta a németektől, noha más vállalat felkészültsége folytán nem is jelentkezett az észak-atlanti légiforgalom felvételére... A Fehér Ház engedékenysége mindössze odáig ment, hogy a tavalyi esztendő folyamán a németek 28 észak-atlanti menetrendszerű próbarepülés végrehajtására kaptak konzessziót az USA kormányától és ezen repüléseket menetrendszerű pontossággal végre is hajtották, akkor, amikor az angolok mindössze két repülést hajtottak végre, az amerikaiak pedig az első próbarepülésig sem jutottak el... Az óceán fölött bámulatos egyenletességgel bűgö Junkers nyersolajmotorok zenéjébe a tengeren túlról a politika diszsonáns akkordjai kontárkodtak bele...

Az óceánok fölötti amerikai légiforgalom megvalósítása volt kezdettől fogva a légiforgalmi vállalatok álma. Ezt az álmot elsőnek a Deutsche Lufthansa váltotta valóra, mely 1934 óta mintegy 500 menetrendszerű délamerikai repülést hajtott végre a Dél-Atlanti óceán fölött és repülésenként átlag 90.000 levelet szállított óraműszerű pontossággal tengerentúli rendeltetési helyére. A dél-atlanti repülések sikere arra ösztönözte a németeket, hogy az „Europa” és „Bremen” óceánjárókon 1929 óta bevezetett kombinált kátapult repülőposta-szolgálatot Európa—Észak-Amerika közötti rendszeres repülőposta-

szolgálatá fejlődésük ki. A Lufthansa délatlanti-óceáni úttörő munkáját 1936-ban egy úszó támaszponttal az Észak-Atlanti óceán fölött is felvette. A következő esztendőben gyorsabb és nagyobb gépek beiktatásával és most már két úszó támaszponttal 14 menetrendszerű észak-atlanti repülést hajtottak végre. Tavaly, mint már említettük, az USA-tól kapott engedély értelmében 28 észak-atlanti repülést hajtottak végre a Lufthansa az Azori szigeteken levő Horta és Nyujork között az úszótalpas Nordwind, Nordmeer és Nordstern hidroplánokkal, melyek tavaly 142.000 km-t repültek az Észak-Atlanti óceán fölött. A leggyorsabb repülések a legújabb gép, a Nordstern nevéhez fűződnek, mely továbbfejlesztése a két másik, Blohm & Voss-Ha 139 típusoz tartozó négy motoros masinának. A Junkers nyersolajmotorokkal repülő Nordstern rekordideje kelet-nyugati irányban 13 óra 40 perc, nyugat-keleti irányban

11 óra 43 perc volt! A tavalyi 28 repülésből 26-ot az említett hidroplánok hajtottak végre, kettő pedig a „Condor” szárazföldi gép emlékezetes Berlin—Nyujork—Berlin rekordrepülésére esik. Sajnos, a tavalyi 28 repülés az USA kormányintézkedése folytán csak „menetrendszerűen végrehajtott próbarepülés” volt postarakomány nélkül... Pedig kerek 2.800.000 légi posta-levél juthatott volna el másfél napon belül Európából az Újvilágba... Ez lett volna a haladás diadala, helyette győzött a — politika...

A német észak-atlanti repülésekkel kapcsolatosan igen érdekes kép tárul elénk, ha a kísérleti években elért átlagos utazási sebességeket nézzük. Így 1936-ban 204 km, 1937-ben 240 km és 1938-ban már 258 km volt az észak-atlanti járatok átlagos utazási sebessége.

Nem szabad elfelednünk, hogy ma, amikor az USA és Anglia Észak-Atlanti óceán fölötti első kereskedelmi repüléseiket ünneplik és ezen repülések propaganda hadjáratából kétségtelenül kitűnik az, hogy az észak-atlanti repüléseket még mindig bizonyos „hősi” nimbusz veszi körül: a németek már kerek 50 észak-atlanti tervszerű repülésre tekinthetnek vissza! Olyan teljesítmény ez, amellyel a világ egyetlen nemzete sem dicsekedhetik. A németek három éven át bizonyították, hogy bármikor felvehetik az USA és Németország között a rendszeres légi posta forgalmat, bizonyították mindaddig, amíg végre valahára az angolszász koalíció is abba a helyzetbe került, hogy felvehette a forgalmat...

Ha az USA kormánya a multban nem tudta indokolni a német postakonzesszió megtagadásával követett haladásellenes politikáját, most már legalább lesz indokolás: az észak-atlanti légi országút — fogják mondani — megtelt! Több gép számára nincs hely... Vagy talán mégis csak látba esik majd a hasznos példa a Dél-Atlanti óceánon, ahol a Lufthansa és az Air France, németek és franciák eredményes bajtársiassággal küzdenek évek óta az ember haladás újabb diadaláért?!

MÁTRA REKORD a MILLENÁRISON

78 km átlagsebességgel

100 kcm vizsgamentes kismotorral

Kérjen ismertetést a legjobb kismotorról és nagyobb motorkerékpárokról

URBACH, VI., Hunyadi tér 12



MÁTRA rekord a Millenárison

1930

*rendszeres
olajcserehez*



SHELL MOTOR OIL

ŐK KETTEN...

Irta: BIRÓ JENŐ.

Gáz (ül a kávéházban): Pincér! Pincér!

Pincér (jön): Paranesol?

Gáz: Bort hozzon nekem!

Pincér: Bort?

Gáz: Mit esodálkozik ezen?

Pincér: Kávé után bort?

Gáz: Igen... Felejteni akarok!

Pincér: Vagy úgy? És mit akar felejtetni, Gáz úr?

Gáz: A kávé! Olyan rossz volt, hogy még most is szédülök bele.

Pincér (dühösen elmegy).

Ragyai: (jön): Jónapot Gáz úr!

Gáz: Alászolgája Ragyaikám. Mi újság?

Ragyai: Mit szól ehhez a pilóta-piknikhez?

Gáz (ijedten): Mihez?

Ragyai: Nem olvas maga ujságot?

Gáz: Hát úgy hébe-hóba! És mivel mostanában nincsen se hé, se hó... nem olvastam!

Ragyai: Pedig tele voltak vele a lapok. Külföldi pilóták jöttek hozzánk piknikre.

Gáz: Piknikre jöttek?... És mit hoztak magukkal a piknikre?

Ragyai: Repülőgépet.

Gáz: Csak repülőgépet?

Ragyai: Hát persze!

Gáz: Körözött lptóit senkise hozott?

Ragyai: Minek a körözött lptói?

Gáz: No hallja! Piknik körözött nélkül?

Várjon csak

egész nyugodtan nagyon sokat a 350-es O. H. V.

Victoriától,

mert az sokkal többet tud, mint amennyire az eddigi 350-es gépeknél számítani lehetett!

Legmodernebb építés.

Elképesztő stabilitás.

2 literrel is megtesz

100 kilométert!

Teljesítmény: 18-20 lóerő.

Csúcssebesség:

110-120 km-h.

Minden (hátsó lánc is) tokozva.

Legjobb lengőyereggel.

Gazdag felszerelés.

Oldalkocsihoz is ideális.

Oda, ahol még nincs 350-es modern VICTORIA, óriási bevezetési kedvezménytel adjuk az első darabot.

KOPPÁNYI

Sunbeam képviselő. Dessewffy ucca 47

Ragyai (dühös): Hallja, ha a hülyéknek színházak lenne, maga volna ott a sztár! Hát nem érti, hogy ezek pilóták és repülőgépet hoztak!

Gáz: Hogy jön ez össze? Mindenkinél azt kell hozni, ami a foglalkozása?... Képzeld, ha egy kovácsot hívok meg piknikre és az elhozza az üllőjét!

Ragyai: Mijét?

Gáz: Üllőjét!

Ragyai: Amin dolgozik?

Gáz: Igen! Maga azt hitte, amin ül? Azt úgyis elhozza!

Ragyai (mérgesen): Hát ezek repülőgépet hoztak.

Gáz: Szegények, milyen éhesek maradhattak.

Ragyai: Mért maradtak volna éhesek?

Gáz: No hallja! Ki tud megenni egy olyan repülőgépet? Képzeld, milyen munka lehet lerágni egy olyan vastag szárnyat! Arról nem is beszélve, akire a hátulja jutott!

Ragyai (ordít): De ezek nem ették meg!

Gáz: Pedig a szabály az, hogy amit az ember a piknikre visz, azt megesi.

Ragyai: A szabály az, hogy azon repülni kell!

Gáz: Új piknikszabály? Szóval, ha én a jövő héten elmegyek Schwarzék piknikjére, a rántott csirkén kell oda repülni!

Ragyai (üvölt): Maga barom! Rántott csirkén nem lehet repülni!

Gáz: Igaza van! Inkább felpattanok egy szép ropogós libára, az mégis erősebb madár!

Ragyai: Slussz! Ez a téma be van fejezve. De úgy kell nekem, ha leállok egy ilyen analfabétával!

Gáz: Én analfabéta? Ha akar mindent tudni, én is motorszakértő vagyok! Vettem a héten egy kiskocsit!

Ragyai: No? Milyen márkáját?

Gáz: Azt nem tudom, de olyan nagyon picit kicsi! Amikor megvettem, a lerakatban egy szerelő cipőkanállal nyomott be a kocsiába!

Ragyai: Annyira nem fért bele? Hát ilyet ne hazudjon nekem.

Gáz: Én hazudok? Hát ha mindent akar tudni, amikor benyomtak, nem tudtam kijönni! Úgy húztak ki dugóhúzóval.

Ragyai: Dugóhúzóval? És hová fűrták be magának a dugóhúzót?

Gáz: Hová?... Három napig nem tudtam ülni utána! Most kombináljon.

Ragyai (gondolkozik): Nem tudom kitalálni.

Gáz: Találgasson! Játsszunk tűz-vizet!

Ragyai: Szóval... a vállába fűrták?

Gáz: Meleg.

Ragyai: A karjába?

Gáz: Tűz!

Ragyai: A felső karjába?

Gáz: Tűz!

Ragyai: A könyökébe?

Gáz: Tűz! Tűz! Tűz!

Ragyai: Szóval oda?

Gáz: Ah! Egészen másóvá...

Ragyai: Akkor mért mondta folyton, hogy tűz! tűz! tűz!?

Gáz: Mert tíz perccel ezelőtt kiejtette a szivarparaszát és öt perce ég hátul a kabátja!



Mint látjuk, Kozma Bandi is áttér a kismotoros-sportra.

OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

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

Packard-Nash

Hivatalos szervize

ERDŐS TESTVÉREK

autóbillajvító- és karosszéria-üzem

AUTÓKARBANTARTÁS

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

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ORAGYÁR**, Tömő ucca 26



AUTOSERVICE és KARBANTARTÁSOK

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

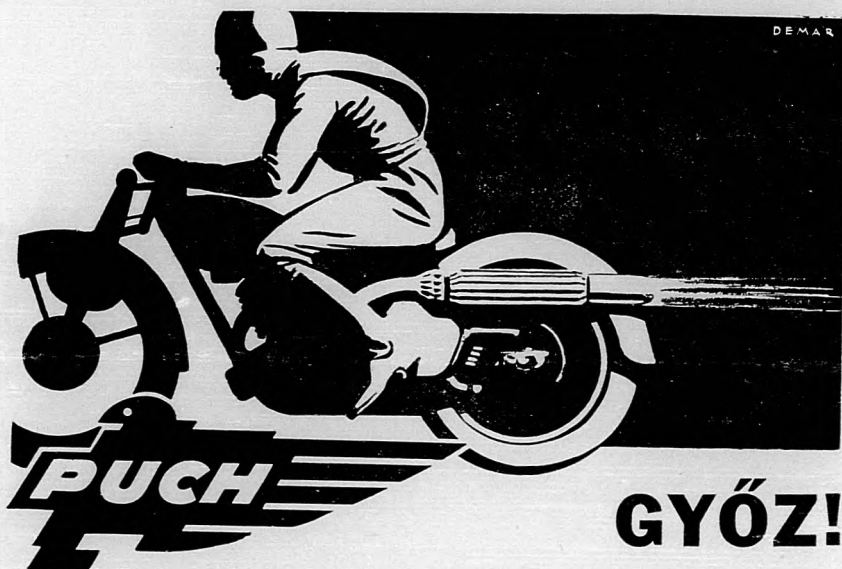
LÓRINCZ

IX., Ferenc tér 6.

Tel.: 141-017

OSTPREUSSENFAHRT 1939

KELETPOROSZORSZÁGI TRIÁL



Puch a legnehezebb terepviszonyok közepette bizonyította be teljesítőképességét és minőségét. Az elindult 11 csapat sorából a 250-es kategóriában a Günther–Stumfoll–Cmyral összeállítású SS-team 250 S4 normál széria-gépeken elnyerte a legmagasabb kitüntetést, az

ARANY CSAPATDÍJAT

*Ezüstplakett: Nowisch (Puch 250 S4)
Beckhausen (Puch 350 GS)*

STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCH MŰVEK fióktelepe

BUDAPEST, LEHEL UCCA 25



A budapesti FIAT-csapat — stilszerűen — a modern milánói FIAT-szerviszben.



A budapesti FIAT-csapat, közepén vezetőjével, Werner Alfréddel.

FIAT-ék futballoznak . . .

A FIAT-gyár, mely Európa egyik legnagyobb autógyára, nem csupán kiváló konstrukcióival szerzett hírnevet, hanem arról is ismert, hogy munkásainak és alkalmazottainak szociális életmódját oly magas szinten tartja, mint kevés hozzá hasonló vállalat. Alig alakult meg pl. a budapesti FIAT-Service, a gyár vezetősége máris elhatározta, hogy ingyenes nyelvkurzust tart a gyár keretén belül alkalmazottainak. Nem sokkal később megalakult a bélyeggyűjtő szakosztály is, majd gyors egymásutánban, az alig 150 munkást és tisztviselőt számláló üzem megalakította sportklubját és annak különböző szakosztályait. A vállalat kitünő szociális érzékkel támogatja úgy anyagi, mint erkölcsi téren munkásainak ezen kulturális törekvéseit. Ez tette lehetővé, hogy a futball-szakosztály, mely a Cég Ligának a tagja, az első évben megnyerte az „Elnöki” díjat, majd mindvégig veretlenül a Cég Liga III. osztályának lett bajnoka s az idén a II. osztályba kerülve, az összes cégesapatokat megelőzve, vezet az élen. A FIAT mindig a munkásai mögött áll ebben a nemes küzdelemben s hogy az ambícióikat növelje és fáradozásaitak megújalmazza — hiszen minden egyes játékos a munka padja mellől jár ki a tréningekre — elhatározta, hogy a csapatot olaszországi túrára viszi.

Azoknak, akiknek május 16-án a déli pályaudvaron dolguk akadt, feltűnhetett az a 15 emberből álló víg csoport, mely a triestzi gyorsra szállt fel és nagyszerű hangulatban indult Torinoba, hogy az ottani atlétikai klub csapatával mérje össze erejét. Egyenruhában — világoskék kabátban, szürke nadrágban — sürgölődtek a római vagon előtt, kattogó fényképezőgépek, a vezetőség és hozzátartozók bücsizkodása közepette. Harsányan zengett a FIAT-induló és lobogtak a kendők, amikor kigördült a szerelvény a pályaudvarról, magával vivé a flukat olyan utazásra, melynek emléke örökké élni fog emlékezetükben.

Postumiában, az olasz határon, már határozottan érezhető a FIAT-szó varázsa. A határtörző milícia, amint tudomást szerzett arról, hogy a jóméglelenségű társaság a FIAT-gyár munkásaiból rekrutálódott, őszinte szeretettel fogadta őket és készséggel teljesítette minden kérésüket. Triestben kevés idő állt a fluk rendelkezésére. A kikötőben büszkén szemléltek meg a nagy tengerjáró hajókat, melyeknek több ezer lőeresz FIAT nyersolajmotorjai diadalmasan birkóznak meg a tenger hullámaival.

Velencében motoresónakon indult a csapat a város megtekintésére. A fluk szakértő szemét nem kerülte el a város szépségeinek szemlélése közben az sem, hogy a csónakot is FIAT-motor hajtja . . . Délben pompás ebéd után szállt fel a csapat a Torinoba induló gyorsra.

A torinói pályaudvaron nagy szeretettel fogadták a pesti fiatistákat, ott volt a torinói A. C. vezetősége, a FIAT-gyár képviselői és még sokan mások. Az „Albergo Bologna”-ban pihenték ki a fluk az út fátardalmait, hogy másnap friss erővel kelve, megtekinthessék a várost. Most is a FIAT figyelmé és szeretete a munkásai iránt tűnik legelőször is szembe, külön FIAT-autókat bocsájta a csapat rendelkezésére és Biscaretti dr. személyes vezetésével indult a társaság a város nevezetességeinek megtekintésére. A Stadio Mussolini,

a Mirafiori új hatalmas FIAT-gyártelep, mind szerepeltek a programban.

Azután jött az utazás főcélja, a mérkőzés! A meces vég-eredménye ismeretes, itt csak az olasz sajtó kritikájából adunk egy jellemző mondatot. A „Guerin Sportivo” a következőképp nyilatkozik: „... a magyar fluk a torinói csapat ellen küzdre, kitünően álltak meg helyüket és csak egy góllal vesztek el a mérkőzést, bár le kell szőgezni, hogy a torinóiak kiegyenlítő bombája ritán felüli leszállásból esett . . .”

Másnap a FIAT-gyár vendégelte meg a csapatot, maga Valle Vezérigazgató fogadta a flukat. A FIAT fnom figyelemességére jellemző, hogy a csapat minden tagjának borítékban kis emléktárgyat adott ajándékba, a boríték aljára a következő szöveget nyomtatva: „A magyar FIAT futballistáinak torinói látogatása emlékére. Torino, 1939 május 19.”, élénken demonstrálva ezzel is, hogy a gyár felkészült a fluk fogadására és különös gonddal és szeretettel üdvözölte a magyar flóktelep munkásait. Utána a gyár megtekintése következett, mely a szakmában képzett fluknak az egész út kiemelkedő élménye volt. Autokarba ült a társaság és anélkül, hogy kiszállt volna belőle, kb. két és félórán át a gyár műhelytermeiben és emeletein csodálhatta egy olyan technikai felkészültséggel dolgozó gyártási folyamat fázisait, amelyről, bár sokat hallott és olvasott, de elképzelni igazán csak most, a látottak alapján tudott. Mély csodálattal töltött el mindenkit az, hogy hogyan tud a FIAT naponta annyi kocsit a piacra dobni s mennyire precíz és praktikus az a munka, mely a futószalagra helyezett alvázból emeletről-emeletra járva, kész, modern autóbiltek képes gyártani. Látogatásuk napján 256 db. személykocsi volt a napi termelés. Külön élmény volt a gyár tetején levő több km. hosszú próbapályán végigrohogni, hallgatva a szomszéd épületekből, ahol a repülőgépmotorok próbatérmei vannak, átszűrődő repülőgépmotoroknak a levegőt állandó rezgésben tartó búgását. Ha mindellhez még hozzátesszük, hogy ez a nagyszerűen felszerelt gyár sem elégti ki a modern olasz autógyártás igényeit és készül már az új Mirafiori gyártelep, mely 50,000 munkásával a jövő év nyarán már megkezdí a gyártást, tudjuk csak elképzelni, hogy mily hatalmas méretek és számok azok, mellyel a FIAT a modern közlekedés tengeri, szárazföldi és légi követelményeit szolgálja.

A déltáni Milánói gyorsal indult a csapat vissza Budapestre. Az alpok esúsnai, a Garda-tó csillogó tükre közötti a hazafelé robbogó vonat utasait. Milánóban éjszakai pihenő és FIAT-autokaron délelőtti séta a program. Élmény a milánói FIAT-szervisz megtekintése, mely modern berendezéseivel naponta 150 kocsi szervizszét képes ellátni. Leonardo da Vinci „Utolsó vaesora”-ja, a Dóm, Bertini üvegfestményei, a temető felejtethetetlen síremlékei csak pillanatnyi képek és méltó keretet adnak annak a grandiozus emlékeknek, mely a magyar FIAT-csapat emlékezetében örökké élni fog, eltöltve őket hálával és szeretettel azok iránt, akik nem csak fizleti érdekek és értékek méltányolnak, hanem szerető szívvel karolják fel a legegyszerűbb dolgozó embert is, olyan szociális lehetőségeket tárva fel előttük, mely a hasonlók között csak kevésnek jut osztályrésztül. Vasárnap reggel futott be a fluknak hozó gyors. Frissen és pihentően szállott ki a csapat a kupéból, hiszen Velencétől ismét a híres FIAT-waggonokban utaztak, melyeknek kényelmes párnázott szakaszkaiban könnyen győzték le az éjszakai utazás fátardalmait.

Németek az angol T.T. favoritjai?

A lig két hét választ el a Mun-szigeti angol TT versenyektől, melyeknek első nevezési zárata az angol versenysport minden dekadenciája ellenére is messze felülmúlta a rendező ACU legvérmesebb reményeit is.

Legtöbb indulóval a 350-es kategória dícselkedhetik, 61 nevezés futott be eddig. Az 500-as csoportban 48, a 250-esben csak 23 nevezést regisztrál a lista. Érdekes, hogy az angol győzelmi esélyek, az egyes kategóriákban, körülbelül a nevezések számával állnak arányban. Pár évvel ezelőtt még merészség, tíz évvel ezelőtt pláne, szinte lehetetlenség számba ment volna az IOM-versenyekre mást, mint angolt tippelni győztesként, ma azonban megváltozott a helyzet: sok víz folyt le azóta a Themzén és a — Rajnán...

A tavalyi 250-es német IOM győzelem, a kontinentális sikerek, a DKW-masínák nyomasztó fölénye a lightweight-csoportban indokolják a kategória szegényesnek tűnő nevezéseinek számát és vele az angol győzelmi esélyek csekély voltát... A 250-es kategóriában a tavalyi győztes Kluge mellett Fleischmann és Wünsche képviselik a németek, Thomas az angolok részéről a DKW színeket, velük szemben valamelyik angol gép győzelme a legnagyobb meglepetésszámba menne. Szó van még az olasz 250-es Guzzik és Benellik startjáról is, előbbieket talán az egyedüliek, akik reális verseny esetén is kétséssé tehetik a német győzelmet.

A német DKW-trió az angol Andersonnal megerősítve, a 350-es csoportban is felveszi az angolokkal a harcot, ebben a kategóriában azonban az angol hegemonia megdöntésére ezúttal is aligha fog sor kerülni, bár a 350-es német kétiteműek az utóbbi esztendő folyamán feltétlenül sokat fejlődtek. Szó van az új NSU-gépek esetleges startjáról is, mindazonáltal ebben a kategóriában feltétlenül angol győzelemmel kell számolnunk.

A 350-es kategória kezdettől fogva az angolok bevehetetlenül körülbástyázott felfegyvére volt. És véleményünk szerint, ma is az. DKW 350-esei még fiatalok, NSU-én még mindig nem készek. Ebben a csoportban az angolok nagyon erősek! Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az a tény, hogy az 500-as csoport 48 nevezője közül 15-en 350-es masínával neveztek! A fejlődő angol 350-esek utolérték a stagnáló angol 500-asokat. Természetesen, tisztelet a kivételnek. Mert hogy van kivétel, talán a verseny be fogja bizonyítani... A német színek képviselőiben a két BMW-menő Meier és Gall indul, hozzájuk harmadik BMW exponensül az angol West csatlakozik. Ez a trió a verseny favoritja. Ellenfeleik a gyáriak sorából a Velocette, AJS és CTS-menők. Frith és Daniell mint „privátmenők” startolnak Norton színekben, pályaismeretük a német gépi fölény ellenére is, meglepetés lehetőségét rejtik magában. Velocette „folgazzal” száll be a küzdelembe: Woods kéthén-

geres kompresszoros gépen startol! De ott lesznek az új hátsórúgós, vízhűtéses, négyhengeres AJS-ek és talán az olasz Guzzik és Gilerák is... Az 500-as kategóriában sokan csinálhatnak felfordulást...

TT menetrend: június 12-én a 350-es, 14-én a 250-es és 16-án az 500-as gépek versenye!

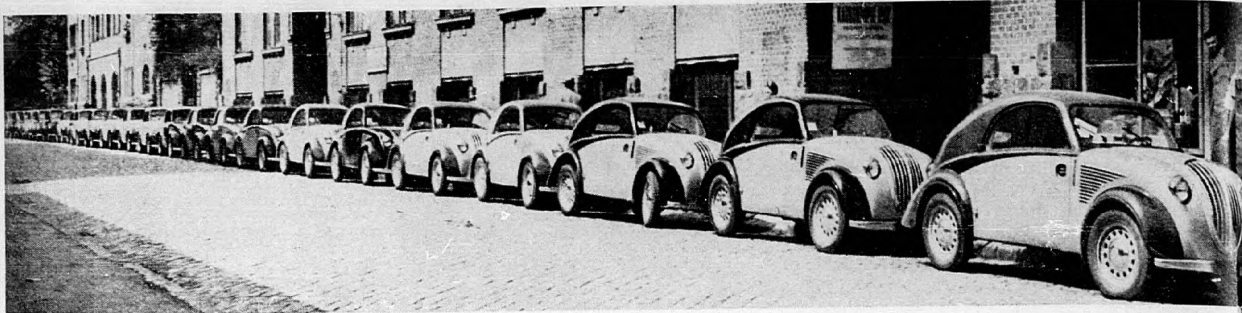
TURAZÓK, FIGYELEM! Az 1939. évi Német Őnnepi Játékok során a leghíresebb német zeneszerzők és színdarabírók műveinek egész sora kerül bemutatásra. Június első felében a világhírű bécsi Burgtheaterben kezdődik a Birodalmi Őnnepi Hét, június második felében pedig Majnafrankfurt, a régi Goethe-város lesz a Nemzetközi Zenei Őnnep színhelye. **Heidelberg**, a régi német egyetemi város romantikus váruháza, mint az ólmit években, így az idén is szabad-évi színpaddá alakul át, amelynek műsorán többek között Shakespeare „Szentiván-éji álma” és Schiller „Räuber”-ja kerülnek bemutatásra. Különösen figyelemreméltóak a Bayreuthi Színpadi Játékok, ahol a legnagyobb német zeneszerző, Richard Wagner mesterművei: Ring der Nibelungen és Parsifal előrendű szereposztással kerülnek bemutatásra, valamint a Salzburgi Őnnepi Játékok, amelynek műsorán operák, szerezadok és domkoncertek szerepelnek. **München**, az új német építészeti stílus városa, ugyancsak Őnnepi játékok színhelye lesz, ahol egész nyáron át, júliustól szeptemberig tartanak az operaj előadások, július 24-én pedig ugyancsak Münchenben rendezik meg a „Német Művészet Napját”. A Német Őnnepi Játékok programjáról további felvilágosítással szolgál a Német Birodalmi Vasutak Idegenforgalmi Irodája, Budapest, IV., Váci utca 1-3.

• **Bosch-gyertyák** csónakmotorokhoz, segédmotoros kerékpárokhoz minden autószaikvizetben kaphatók. Lendkerék-magne-szek alkatrészei, mágnesgyűrűk delejezése, lendkerék-magne-szek tekerése és javítása szaküzemünkben a legolcsóbb! Bosch Róbert Kft., Budapest, VI., Váci út 22-24.

JOBBRA - BALRA SZERELJE A MAGYAR UTAK PNEUMATIKJÁT, A



CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V, ROTHERMERE U. 2. TELEFON: 122-042



A rendőrségi vizsganapokon hosszú sorokban várnak rendszámra az 55-ös Steyr-kocsik, hogy zavartalanul röpiítsék gazdáikat messzi országutakra...

AZ OSTPREUSSENFAHRT FELHIVJA A FIGYELMET

a terepversenyezésre!

A motorsportélet szerte a világon két egymástól merőben elütő területen fejt ki egyaránt intenzív tevékenységet. Egyik működési terület a sebességi versenyek hírhedt csúcskörülményeinek birodalma, másik a megbízhatósági versenyek vízmosztá gőrgötegeinek járhatatlan világa. Az első út a speciál-gépekkel elérhető csúcsebességek régióiba vezet, a második csapáson a mindenki által hozzáférhető normál-gépek nyergében, technikai szempontból a gépek legmóstabbi körülmények közötti strapabírásának fokozását és a vezetői képesség praktikus fejlesztését szorgalmazzák. A motorsportnak, helyesebben rajta keresztül a technikának mindkét útra szüksége van, hiszen nehéz volna eldönteni, vajjon az angol szpidversenyek, avagy a triálok járultak-e nagyobb mértékben hozzá a háborútáni években angol nyomdokokon életreklent, modern motorkerékpár-konstrukciók megszületéséhez. Ma már gyárak, szakemberek hirdetik, hogy a modern motorkerékpár és vele együtt a motorsport többet várhat és több szüksége is van a megbízhatósági terepversenyek tapasztalataira, mint a sebességi versenyeknek a praktikus mértékig máris szinte marcadéktalanul kimerített technikai tanulságaira. Technikai szempontból nélkülözhetők a sebességi versenyek, hiszen a modern motorkerékpár már éppen elég gyors, sportszempontról anélkül is nélkülözünk kell őket, miután azok csupán egyes gyárak gyári menőinek jelentenek privilégizált „sporttevékenységet”, helyesebben — megélhetést!

Kétségtelen, hogy az angol motorsportélet legdiadalmasabb éveiben is a széles rétegek sporttevékenysége a megbízhatósági triálokon zajlott le, a sebességi évadot jelképező IOM és Ulster, valamint Brooklands pályaversenyek pedig egy tucazt gyár létszáz angzásait szpidmenője számára kerültek lefutásra.

Ma Németországban, a motorizmus hallatlan fellendülése közepette, hasonló a helyzet és a német motorsport igazi küzdőterét és éppen azért melegegyát is a terepversenyek megpróbáltatásain kell keresnünk. Csakhogy amíg Angliában a triálvizsgálás újszólván teljesen a motorkerékpárosok privilégiuma volt, addig a németek az automobilist is

bekapcsolták az angol triálok nehézségeit sokszorosan felülmúló terepversenyekbe. És ha a német GP-versenyeken 3 német motorkerékpár- és 2 német autómárka küzdelmeit látjuk megismétlődni versenyről-versenyre, úgy a megbízhatósági terepversenyek próbáltatásából kivétel nélkül minden német gyár kiveti a részét...

A német terepversenyek valóságos tömegmegmozdulásokhoz vezetnek, a minap lezajlott háromnapos keletporoszországi triál, mely a terepversenyek egyik legnehezebbike volt, 358 versenyzőt vonzott startjához, a rendezőség ugyanakkor a verseny sima és precíz lebonyolítása érdekében mintegy 4000 NSKK-legényt állított sorompóba! A keletporoszországi túrát, melynek startjánál úgy gépanyag, mint terepversenyzőket illetőleg a német elitgárda vonult fel, természetesen országszerte a legnagyobb érdeklődés középpontjában állott, hiszen azon a mindenki által megvásárolható normális széria gépek képességeire derült fény. Hogy csak egyetlen példát említsünk: a 11 elindult csapat közül a 250-es kategóriában a legértékesebb arany csapatdíjat nyert Günther—Stumfoll—Cmyral összeállítású SS-csapat normális, széria Puch 250 S4 típusú masinákon szerelte meg a verseny legértékesebb trófeáját! Ugyanazokon a jellegzetes, normális széria, ikerdugattyús, bárki által vásárolható Puch 250 S4-masinákon, melyekkel a magyar utakon is lépten-nyomon találkozunk... A mindennapi élet motorosa számára éppen ebben a tényben rejlik a német triálvizsgálás felmérhetetlen jelentősége, reklám- és propaganda-értéke!

Hasonló triálok hazai megrendezésével szemben általában az az ellenvetés, hogy versenyzőink anyagi ereje nem engedi meg az ilyen gépgyilkos versenyeken való részvételt. Ne felejtjük azonban el, a sebességi versenyek sem kímélik a pénztárcát, ráadásul külföldi gyári konkurenciával szemben igazi szpidversenyben reménytelen helyzetük van legjobbjainknak is, hiszen gépi szempontból a gyáriak szemben behozhatatlan hátrányban vannak. Nem így a terep-triálokon, ahol normális, legfeljebb egyénileg előkészített gépek állnak csatasorba, ahol az amatőrök gépi szempontból mindig egyenrangú ellenfeleik lehetnek a — profi-
fikkak!

A komoly triálok hazai meghonosítása érdekében azonban nem szabad figyelmen kívül hagyni az ilyen triálok lényegét, a kötött átlagokkal abszolválendő vízmosásos, sziklás, törmelékes, vizesárkos, homokos, posványos, erdei-mezei terepet. És még valamit: szakítani kell a holtversenyektől való iszonyodással, mert nem az a fontos, hogy valamelyik kategória 15 indulója közül csak egy győztes legyen, hanem fontosabb az, hogy minél több arany-, ezüst- és bronzérmes, minél kevesebb kiesett legyen!



MOTORKERÉKPÁROK
BUDAPESTI KÉPVISELETE

KASSAI ÉS KÉKESI
Bpest, VI., Ó ucca 42. Telefon: 110-792

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

A berlin-bukaresti Saxonette-túraút!

Június 4-én Győrbe,
5-én, Budapestre és
9-én Szegedre érke-
zik a Saxonette-team

A tavalyi berlini Autókiállítás egyik érdekessége volt a Saxonette, a „motorosított kerékpár hátsóagya”, amint az előállító Fichtel & Sachs-gyár legkisebb személynéljáró járműmotorait találóan nevezi. A Saxonette a kerékpár motorosítása terén korszakalkotó újítást jelentett, hiszen a hátsóagya építve, teljesen új utakon oldja meg a motorosított kerékpár vajdó problémáját. A 60 km-es, kétütemű Saxonette motoroska magva a szabadonfutós Torpedó-félgagy. A motor 1,2 lóerős teljesítményű, a vele szerelt kerékpár teljes súlya 30 kg., csúseteljesítménye 30 kilométer, fogyasztása 1,5 liter 100 km-re. A Fichtel & Sachs-gyárt a Saxonette megteremtésénél az az elgondolás vezette, hogy a Németországban futó 4 milliárd gépjárművel szemben 20 millióra rügg kerékpárost a legmegfelelőbb módon, olcsón lehessen bekapcsolni a motorizációba, vagyis a gyár komolyan számol a lehetőségével, hogy a mai kerékpár-park nagy részét megfelelő módon fel lehetne cserélni Saxonettel! A gyár elgondolása, ügylátszik, fedi a német közlekedésügyi minisztérium álláspontját is, mely ma, mikor a Saxonettek nagy szárában való gyártása kezdetét vette, fokozott figyelemmel kíséri a Saxonette fejlődését, a német közlekedési miniszter pedig elvállalta a Berlin-bukaresti Saxonette-túraút védnökségét.

A Fichtel & Sachs gyárnak a Saxonettel kapcsolatosan, természetesen exporttervei is vannak és így úgy az exportőr-gyár, mint pedig a jövőbeni importőrök fokozott figyelmre fordul a Berlin-bukaresti Saxonette-túraút felé, mely hívatva lesz a gyakorlatban is bebiztosítani ezen kis, miniatűr motorosok legelőbb teljesítményét és strapabírást. A 2000 km-es távot jóval túlhaladó túraúton 4 Saxonette vesz részt, míg a túra irányítása Schacht mérnök kezében van, aki a birodalmi ügyi felügyelőségnek a kerékpárutakra vonatkozó szakértője.

A túra négy résztvevője május 27-én indult el Berlinből, honnan Prágán és Bécsen át haladva június 4-én lépi át Horvátjárfutalót a magyar határt, hogy Győrben fejezze be napi pánzumát. Június 5-én az obudai vámnál érkeznek a Saxonettek Budapestre, ahol néhány napot fognak tölteni. Június 9-én reggel Szegedre indul a team, ott tölti az éjszakát, majd június 10-én indul tovább Belgrád felé. Belgrádból Lugos, Déva, Nagyszombat, Brassó érintésével Predefálnál kelnek át a Kárpátokon és futnak be a túra végcéljába: Bukarest-be.

A Saxonette-team budapesti tartózkodása alatt június 7-én déli 12 órakor a Millenáris sportpályán mutatkozik be.

NÉMET ÜNNEPI-JÁTÉKOK 1939

DÜSSELDORF
BIROD. ZENENAPOK
MÁJUS 14-21.



HEIDELBERG
BIROD. ÜNNEPI JÁTÉKOK
JULI 12-AUG. 20.

WIEN BIROD.
ÜNNEPI HÉT
JUNIUS 4-11.



BAYREUTH
SZINPADI JÁTÉKOK
JULI 25-AUG. 28.

FRANKFURT AM MAIN
NEMZETKÖZI ZENE-
ÜNNEP
JUNI. 15-24.



SALZBURG
ÜNNEPI JÁTÉKOK
AUG. 1-SZEPT. 8.

MÜNCHEN
A NÉMET MŰVÉSZET NAPJA
JULI 14-16.



MÜNCHEN
ÜNNEPI JÁTÉKOK
JULI 29-SZEPT. 10.

60% KEDVEZMÉNY A BIRODALMI VASUTAK ÖSSZES VONALAIN.
20% KEDVEZMÉNY A MÁRKA HITEL LEVÉL IGÉNYBEVÉTELÉNÉL.
PROSPEKTUS - FELVILÁGOSÍTÁS
A NÉMET BIRODALMI VASUTAK IDEGENFORGALMI IRODÁJA
BUDAPEST IV. VÁCI-UTCA 3.

A Finn GP

Ragyogó időben, nagyszámú és előkelő közönség jelenlétében futották le Helsinki mellett a finn motorkerékpár Grand Prix-t. Az útvonal kitűnő állapota ellenére a versenyen sok bukás volt, szerencsére minden komolyabb következmények nélkül, bár a felbukottak eléggé akadályozták az utának robozó mezőnyt. A verseny távja 25 kör, mindössze 52 km. volt. A 250-es csoportban a német *Wünsche* győzött *DKW-gépén* 98,2 km-es átlaggal, nagy fölényvel, míg a 350-es kategóriában a holland *Binder* (*Velocette*) győzött 102,19 km-es átlaggal a két finn *DKW*-menő *Bergström* és *Lönning* előtt, akiknek idejükbe 1-1 bukás is betudandó.

Megkezdtek a Salzburg-Klagenfurt közötti Relchsautobahn építését. Ez lesz az első transzალპsi birodalmi autópálya.

A zsechokeai új Buna-gyár megkezdte üzemét.

A szudétaviláki Brüx barnaszénmedencéjében épülő szintetikus benzínállító-telep alapkövét a minap rakták le.

Wendel és **Dieterle** német sebességi repülő világrekordereket a német repülők házában meglepő ünnepléssel részesítették. Az ünnepségen jelen volt az olasz exvilágrekorder, Agello is.

Bugatti ismét bekapcsolódik a versenyüzembe: beavatott forrásból érked hírek szerint 1,5 literes versenykocsikat fog építeni... Az angol ERA-gyár, melynek másfél literes versenykocsijai már évről évről oly jó hírnévnek örvendeztek, gazdasági okok miatt beszüntette üzemét.

A Tripoliszban győztes új 1,5 l-es Mercedes-Benz technikai adatai a következők: oválkeresztmetszetű csőalváz, elől vertikális spirálrúgózással, hátul kettős csuklósteingyely torziós rudazattal. A 8 hengeres V-motor acélhengereire rá van hegesztve a vízköpeny. A hengerfejben lévő szelepeket négy butyókengely vezérli. Két gázosító és természetesen kompresszor egészíti ki a motort, míg az ötfokozatú sebességváltó a differenciálal egy blokkba van építve. A hűtőbordázat lökhárítók menetközben állíthatók, a fűkék hűtéséről turboventilátor gondoskodik. Mint látjuk, a kocsi általánosságban nagyon hasonlít a 3 literes MB-modellekhez!

Olaszországban 670 km-es motorral és négyüléses karosszériával megjelent a legnagyobbított Fiat „Topolino”.

A Talbot-gyár új, 1,5 literes versenykocsik építésére határozta el magát, miután általános a feltevés, hogy az 1941-ben aktuálisává váló új GP-formula az 1,5 literes hengerűrtartalom jegyében fog megszületni.

A 24 órás Le Mans-versenyen hat nemzet vesz részt 49 kocsival. A német ipart négy BMW és két Adler fogja képviselni, míg Amerika és Belgium 1-1, Anglia II, Itália 3 és Franciaország 27 kocsi révén lesz érdekelt a klasszikus erőpróban.

Ford a nyujorki vilákiállításon egy kilométer hosszú autó magasutat épített, mely útergalagútnak vezetve, a kiállítási épület legfelső emeletén is átjut. Ford a kiállításon egyiként forgószínpadon ismerteti 87 epizód keretében gyártási munkamenetét. A fából készült alakokat és csoportokat mechanikus úton mozgatják, a demonstrációnak ilyenformán 138.000 mozgatott része van, melyek motorikus erővel működtetve, a gyártás munkamenetének ritmusát híven érzékeltetik. A motorikus erőt 100 darab miniatűr teljesítményű motoroska szolgáltatja. A 30 méter átmérőjű, 150 tonna súlyú forgószínpad vízmedencében üssz acélpontonon nyugszik. A forgószínpad lassú forgatását így egy 2 lóerős motor végzi.

DKW

A világ legnagyobb
motorkerékpárgyára



Újabb **DKW** MOTORKERÉKPÁR GYŐZELMEK

NÜRNBURGRINGEN FUTOTT NEMZETKÖZI EIFEL-VERSENY

250 kc-kategóriában :

G y ő z t e s : DKW-vezető KLUGE, rekordidővel

II-ik : DKW-vezető WINKLER

III-ik : DKW-vezető WÜNSCHE

350 kcm-kategóriában :

G y ő z t e s : FLEISCHMANN, rekordidővel

II-ik : HAMELEHLE

A hármashatárhegyi motorkerékpárverseny 250 kc-kategória nyertese :
LUKAVETZ FERENC a nap második legjobb idejét futotta

A legújabb modellek szállíthatók raktárról

Vezér-
képviselőt :

Majláth, VI., Lehel-utca 2. szám.

az üzemi hőfokról,

Halljunk valamit a hőszabályozásról és a hűtőhőmérőről

Általánosan elfogadott szabály az, hogy motorunk üzemi hőmérséklete akkor helyes, ha a motorból a hűtőbe áramló hűtővíz hőmérséklete pontosan 85 fok Celsius. Ha a hűtővíz ennél melegebb, úgy motorunk túl forró, kopogás, csilingelés, erővesztés lép fel, ha hűvösebb, úgy a teljesítmény csökken és a fogyasztás növekszik. A hűtővíz üzemi hőmérsékletét tehát tanácsos állandóan ellenőrizni és ha lehetséges: szabályozni. Az ellenőrzésre a hűtőhőmérő szolgál, a szabályozás pedig csak akkor lehetséges, ha hűtőnk a szerelőkifalról szabályozható záróredőnyvel van ellátva.

A közvetlenül a hűtősapkába szerelt vörös folyadékkal telt hűtőhőmérő ma hála az áramvonalas konstrukciónak a múlté, annak ellenére, hogy ez az egyedül pontos megoldás, a mai különféle úgynevezett távhőmérők többnyire nem mutatják pontosan a hűtővíz hőmérsékletét, hanem csak megközelítő adatot árulnak el és a szerelésüktől függ, hogy adataik mennyire térnek el a valóságtól.

A távhőmérő három részből áll, a hűtővízbe merített patronyszerű hőérző elemből, a szerelőkifalra levő órából és az ezeket összekötő csővezetékéből. A rendszerben alacsony forrponú folyadék rejtőzik és az óra tulajdonképpen a gőznyomást méri, hiszen a gőznyomás arányban van azzal a hőmérséklettel, mely a hőérző patronra hat. A távhőmérő patronja rendszerint a motor és a hűtő közötti hűtővíz-csővezetékbe van iktatva, tehát tulajdonképpen nem a motorban uralkodó hőt regisztrálja: innen erednek a hibák.

Ha ugyanis a hengerblokk hűtőköpenyében levő csatornák vastagok, úgy a hűtővíz áramlása gyorsabb, a hűtővíz tehát nem hűlhet, amíg a hűtőbe ér. Ha viszont a csatornák vékonyak, úgy az áramlás lassúbb és a hűtővíz már jó néhány fokkal hűl, amikor a távhőmérő hőérző patronjához ér. De befolyásolja a hűtést a vízrendszer belsejét bevonó kazánkö réteg vastagsága, a reá rakódott iszap hőszigetelést gátló befolyása. Az is szerepet játszik, hogy a gépház tető oldalsó légréseim mennyire tud cserélődni a levegő, mert hiszen, ha a rések kicsinyek, úgy a leghatásosabb ventilátor sem tudja teljes hűtőhatását kifejteni.

Rendeteg függ attól is: hogyan szerelték fel a távhőmérő vezetékét. Ha a vezeték hosszú, úgy lehűlés áll be és a hőmérő tartósan alacsonyabb hűtővíz hőmérsékletet mutat a valóságosnál. Minél közelebb iktatják a hűtőhöz, a hűtővíz vezetékébe a hőmérő hőérző elemét, annál alacsonyabb hőmérsékletet mutat. Vannak modellek, ahol a távhőmérő hőérző eleme nem a hűtővíz-vezetékbe van iktatva, hanem a leghatásosabb hengerfej vízterébe. Itt természetesen magasabb a hőmérséklet és az ilyen motor hűtőhőmérője 90 fokot mutat, — mint helyes üzemi hőfokot.

A tanulság mindebből az, hogy nem szabad mereven ragaszkodni a 85 fokra üzemi hőmérséklethez, hanem figyelembe kell venni azt, hogy a távhő-

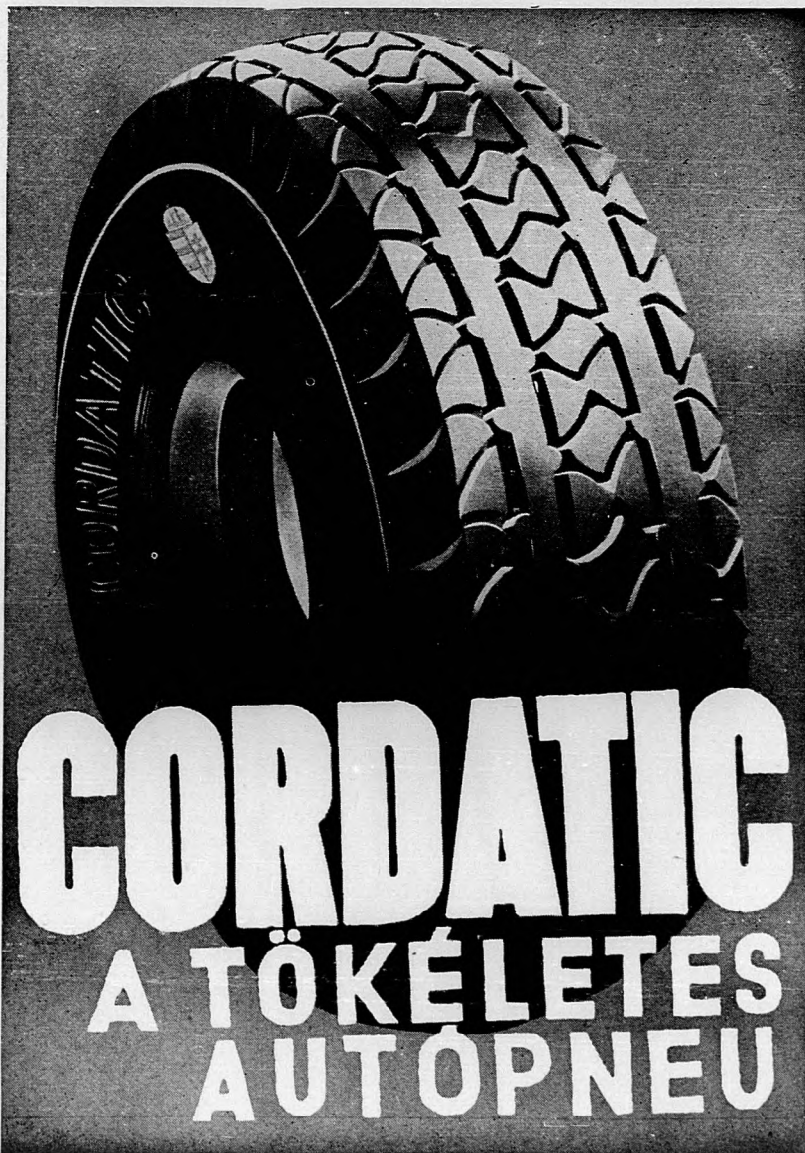
mérő néha többet, néha kevesebbet mutat a motorban valóban uralkodó hőmérsékletnél.

Gyakran felmerül a kérdés, hogy ha motorunkba utólag termosztátot szerelünk, hová iktassuk a távhőmérő hőérző elemét. A távhőmérőt helyesen a termosztát és a motor közé iktatjuk, így mutatja helyesen a motorban uralkodó hőfokot. Ha azonban a termosztát és a hűtő közé iktatjuk, úgy nem a motorban, hanem a hűtőben uralkodó hőmérsékletet fogja mutatni. A termosztátnak éppen az a szemepe, hogy a motor illetve hűtővíz kellő felmelegedéséig megakadályozza a hűtővíz keringését. Ha a termosztát későn nyit, úgy a motorunk hűtőköpenyét kiöltő hűtő-

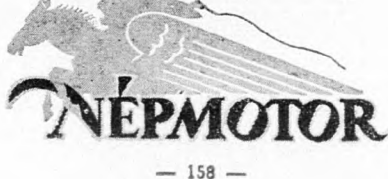
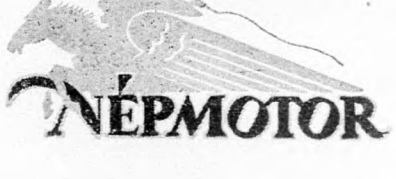
víz már forrhat, amikor a hűtőben magában még langyos a víz. Ha tehát a hőmérőt a termosztát és a hűtő közé iktatjuk, egészen hamis hőmérsékletet mutat, néha alig 40 fokot, amikor a motor körül már majdnem forr a hűtővíz. Szerencsére a mai korszerű termosztátok megbízhatóak, feltéve, hogy megfelelően gondozzuk a hűtőt, kevés szóval lágyítjuk a kemény hűtővizet, vagy pedig kevéske fűróolajat vegyítünk belé, hogy az a korróziót, a kázkövet csökkentse.

Már a visszacsatolt területeken is

megkezdik működésüket az anyaországban jól ismert Mobiloil-, Mobilgrease-, Kenési-, Service-állomások, amelyekkel a Vacuum Oil Company r.-t. a mind növekvő autózám miatt, az autótulajdonosok szolgálatára siet. Nagykanizsától Kassáig, Érsekújvártól Husztig, Soprontól Békéscsabaig — bármerre jár az automobilista, mindenütt rendelkezésére áll a Mobiloil Service organizáció.



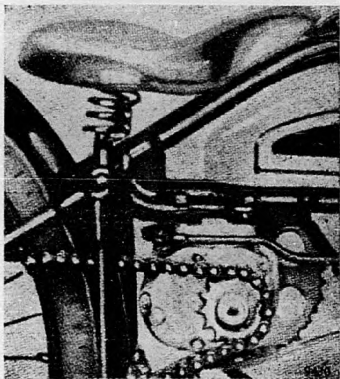
CORDATIC
A TÖKÉLETES
AUTÓPNEU



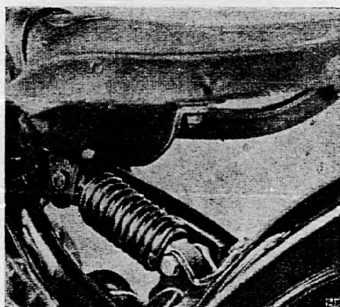
Halljunk valamit

a motorkerékpár nyereg-rügözésétől!

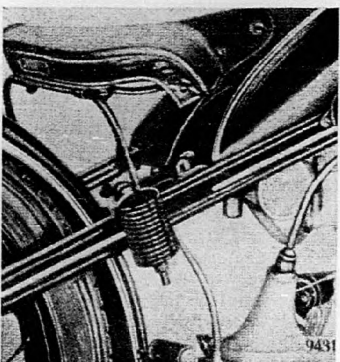
Irta: LANTAI EDE



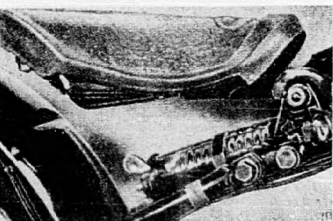
Az ilyen rövid tekeresrügóval lehetetlen kényelmet elérni, az ilyen nyereg nagyobb zökkenőnél kíméletlenül felüt. (Douglas)



Nagyszerű megoldás az úgynevezett lengő-nyereg-konstruktó, rövid hűzőrügóval. (BMW)



A hűzőrügős megoldást ma már csak ritkán használják.



Ilyen az állítható rügős megoldás, a hollandival a nyereg szögét és a rügő keménységét tetszés szerint szabályozhatjuk. (Triumph)

Kedvetben vala a közönséges kerékpárnyereg, apró, kemény kis nyergeskéket szereltek a hajdani idők motorjaira és ember volt a talpán, helyesebben az ülökéjén, aki hosszabb ideig bírta az iramot elég tekintélyes — szív-fájdalmak nélkül. Később jöttek a pompás TT nyergesek. Azok a hétfájdalmas angol Brooks nyergesek, melyek nem voltak ugyan aprók, csak éppen rugók nélkül szűkölködtek a nagyobb stabilitás érdekében és csak rendszeres ölmözés borogatásokkal együtt voltak huzamosabb ideig használhatók. Ma: a kényelem korszakát éljük, a motorkerékpár-nyerges tervezői ma már nem annyira a sportszerűséget keresik, mint a kényelmet. Ennek köszönhető a mai korszerű motorkerékpár majdnem tökéletes nyereg-rügözése. Melynek ülése nem annyira a csín, mint inkább a motoros anatómiai vonalainak követelményeit tartja szem előtt és mely lágy, de progresszív, oldalirányú lengést megakadályozó konstrukcióban épített tekeresrügőket alkalmaz. Vannak még ugyan gyárak, melyek megtartották a lapos rügőt, a torziós rügözést, a tekeresrügözésnek úgy nyomó, mint húzó megoldása azonban mondhatni egyeduralmú lett. A tekeresrügő ugyanis egyszerű, olcsó, tetszés szerint készíthető lágy és kemény kivitelben, úgy-hogy minden testsúlyhoz egyaránt alkalmas.

HÜZŐRÜGŐ VAGY NYOMÓRÜGŐ?

Kevés kivétellel ma a nyomórügős megoldás a legáltalánosabb. A nyereg orra oldalengést megakadályozó módon van a tartányhoz vagy a vázhoz rögzítve és két, aránylag hosszú tekeresrügő biztosítja a jó rügözést. A gyárak rendszerint úgynevezett aranyközéputas nyereg-rügőket szerelnek, 60–70 kilós motoros testsúlyához méretezve. Aki tehát ennél könnyebb, az kissé keménynek fogja mondani nyergének rügözését, a 80 vagy ennél több kilós motoros viszont lágyaságáról panaszkodik. Nincsen más megoldás, mint — ha túlzottan szeretjük a kényelmet — testsúlyunkhoz szabni a nyereg-rügők keménységét, aminek semmi különös akadálya nincsen, hiszen nyereg-rügőt keményebb és lágyabb kivitel-

AUTÓJÁHOZ

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

VEGYEN

Specialitásunk:
cügőkeményece edzett és
kőcívce hajlítatt „Flex”
autóügőacél

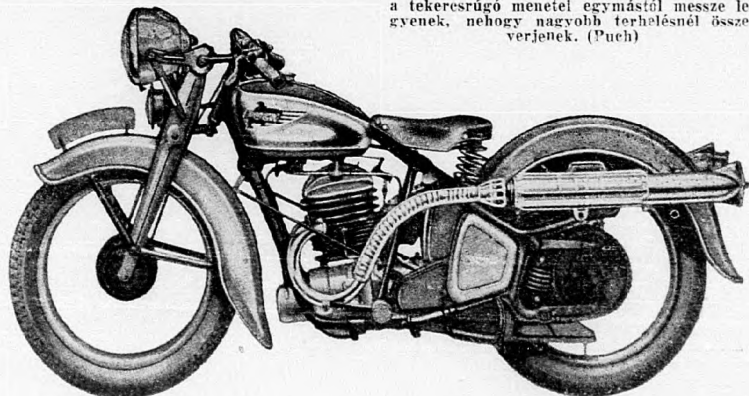
ben lehet kapni, a csere pedig percek munkája.

A jó nyereg-rügőt arról lehet felismerni, hogy menetel elég messze vannak egymástól, tehát lágy, viszont működése annyira progresszív, hogy túlterhelésnél sem vernek össze a rügőmenetei. Ezt úgy állapíthatjuk meg, ha rátülünk a gépre és jól meglovagoljuk a nyerges, azaz függőleges irányban dobáljuk kissé, vonzó alakunkat. A nyeregnek nem szabad felütnie, ha felüt, úgy keményebb nyereg-rügőt kell szeretetnünk.

Vannak olyan nyergesek, melyek úgynevezett áttételezett és állítható rügőzettel vannak ellátva. Legtöbbször húzó-rügős a megoldásuk és csukló közbeiktatásával hatnak az ülésre. Az ilyen rügők feszültsége csavarokkal vagy hollandival szabályozható a motoros testsúlyának megfelelőleg. Az ilyen lengőrügők jól beváltak a gyakorlatban, viszont csak akkor működnek jól, ha gazdájuk nem irtózik a csuklók gyakori zsírzásától.

A nyereg-rügő maga nem igényel karbantartást. Annál inkább maga az ülés, melyet a leghelyesebb lágy, de vízhatlan huzattal ellátni. Az ülés anyaga ugyanis könnyen beázik, ami élettartamát nem fokozza. Nagyon jó szolgálatot tesznek a nyerges kapcsolható sejtgumis (Latical stb.) párnák, melyek sokszáz kilométeres túrán is biztosítják a teljes kényelmet.

A nyereg-rügözés leggyakoribb formája a kettős tekeres (nyomó) rügő. Fontos, hogy a tekeresrügő menetel egymástól messze legyenek, nehogy nagyobb terhelésnél összeverjenek. (Puch)



Eredeti
TIMKE
csapágyak



DEAR BELA
AUTO EST PRÁKIC
CSAPÁGYAK
kőipatti raktár
BUDAPEST
II. JOKAL-TER

KISKOCSI? – NAGYKOCSI?

Mikor gazdaságos a kiskocsi és mikor használhatjuk ki a nagykocsit?

A kiskocsi kontra nagykocsi pert nem intézhetjük el a jutányos kinek a pap, kinek a papná című aförizmával és azzal sem dönthetjük el a kérdést, hogy akinek kevés a pénz, az maradjon meg a kis DKW-nál, Opel Kadett-nél, nagy Adler Juniornál, akinek pedig sok van belőle, az kössön ki akár a kétliteres BMW-nél, nagy Wanderernél, vagy harmadikl literes Adlernél. Mert azt, hogy kiskocsit vegyünk vagy nagykocsit — nem lehet kizárólag a pénztárca kérdésévé tenni. Hiszen, ha a kiskocsi beszerzési ára lényegesen alacsonyabb is, mint a nagykocsié, nem mindig a kiskocsi a gazdaságosabb — bizonyos körülmények között. Ezzel szemben vannak körülmények, amikor a drágább, többet fogyasztó nagykocsinak semmi előnyét sem látjuk a kiskocsival szemben. A kiskocsi kontra nagykocsi kérdést tehát igazságosan úgy dönthetjük el, ha azt mondjuk: a lényeg azon van, hogy miképpen használjuk, milyen célra vásároljuk a kocsit.

A nagyobbijaita, kétliteres vagy ezen felüli kocsi kétségtelenül lényegesen gyorsabb, mint az egy liter körüli kiskocsi. Gyorsabb — de nem mindig. Mert a sebesség alatt gyakorlati szempontból nem azt a tempót kell értenünk, melyet a gázpedál lábdeszkáig való taposásával érünk el nyilegyenes betonúton, hanem az átlagos utazási sebességet. Az az idő a döntő, mely alatt a kiindulási helyről utunk céljába érünk, ez pedig csak másodsorban függ a kocsi csúcsebességétől, nagyobb befolyással bír rá az úttest állapota, az út egyenes vagy kanyargós természete és főleg a forgalom sűrűsége. Mert hiába fut ki kompresszoros sportkocsink akár 150 kilométeres tempót, amikor a sűrű városi forgalomban akár-hogyan is szorgalmaskodunk, nem tudunk 35—40 kilométeres átlagnál jobbat elérni. Kanyargós úton, sűrű városi forgalomban az ilyen kocsinak nagy hengerűrtartalma csak abban nyilvánul meg, hogy egészen szokatlan mennyiségű drága üzemanyagot kerget ki

haszontalanul a kipuffogócsövön anélkül, hogy az a kiskocsival szemben bármilyen előnyt is jelentene.

Igen gyakran tapasztalhattuk, hogy a sokkal gyengébb motorral szerelt kiskocsival fűrgébbek vagyunk a városi forgalomban, mint a nagykocsival. Hogy ennek mi az oka, azonnal megértjük. A kiskocsi motorjának aránylag sokkal kisebb munkateljesítménye következtében hozzászokunk ahhoz, hogy igen sokat kapcsoljunk. Megszoktuk, hogy elsövel indulunk, hogy az összes sebességekben derékosan „kihúzzatjuk” a kocsit, azaz csak akkor kapcsolunk magasabb sebességre, amikor motorunk a soron levő áttételi fokozatban már tekintélyes fordulatszámot ért el. Fordulatszámunk így többnyire magas és a motorunk által szolgáltatható munkateljesítménynek legnagyobb részét ki is használjuk, ami nagyon jó gyorsulást ad. A kiskocsi tehát mozgékony a sűrű forgalomban, rendkívül rugalmas, jól gyorsul. Hiszen minden pillanatban tanulni lehetünk annak a jelenetnek, amikor a közlekedési rendőr jelzésére útnak induló rajvonalból a kiskocsi előbb tör magának utat, mint a mellette ugyanakkor elindult nagykocsi. Amivel nem akarjuk ezt mondani, hogy a nagykocsi nem gyorsul jobban, csak éppen: a nagykocsi vezetőjének más a technikája. A nagykocsi vezetője előtt ismeretlen a „kihúztatás” fogalma, rendszerint másodikkal indul, azonnal direktet kapcsol és hiába van kétszer-háromszor akkora motorja, alacsony fordulatszámában a nagy motor munkateljesítményének csak a töredékét adja. Annak a kis DKW-nak a motorja másodikkban majdnem teljes gázzal haladva, leadja a húsz lóerőt, hiszen 3000-en felül pörög, amikor a sebességmérő tűje eléri az 50—60 as számot, a nagy kétliteres motorja viszont ebben a sebességben direktben haladva — ennél kevesebbet. Ráadásul kétszerolyan súlyú karosszériát és alvázat kell hurcolni; esetleg kétszerannyi utast. Értjük már a lényegét?

A sűrű városi forgalomban a nagy-

kocsi tehát csak akkor jelent előnyt, ha a férőhelyek száma, a tágas, tehát kényelmes karosszéria és nem utolsósorban bizonyos reprezentációs tényezők nyomnak a latban. De nemcsak a sűrű városi forgalomban billen a mérleg nyelve a kiskocsi javára, hanem kis-távolságú, városok közötti forgalomban is, úgy 40—50 kilométer alatti túrák esetén. Egy kis számtással rögtön rá-tapintunk a kérdés eleveijére és hasonlítjuk össze 50 kilométeres távon az egyliteres kiskocsit és a két liternél is nagyobb nagykocsi teljesítőképességét.

| | Kiskocsi | Nagykocsi |
|------------------------|-----------|-----------|
| Átlagsebesség 50 km-en | 50 km/óra | 60 km/óra |
| Utazási idő — — — — | 60 perc | 50 perc |
| Megtakarított idő — — | — | 10 perc |
| Üzemanyagfogyaszti.kb. | 4.0 liter | 6.5 liter |
| Időmegtakarítás %-ban | — | 17% |
| Üzemanyagfogyasztás | — | 37% |

Látjuk tehát, hogy a nagykocsival csupán 17%-nyi időt tudunk megtakarítani, amiért viszont 37%-os üzemanyagfogyasztással kell megfizetnünk. Az a tízperces időmegtakarítás két és félliter benzine kerül, ebben az esetben tehát az idő nemcsak pénzt jelent, hanem egyáltalán sok pénzt.

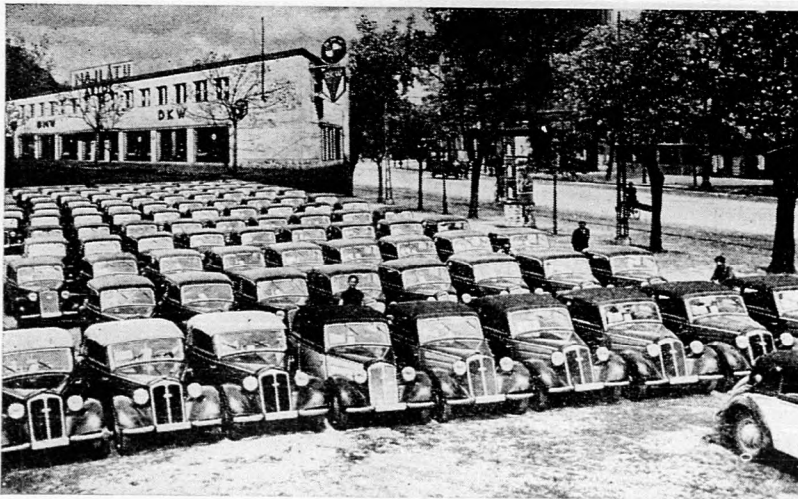
Más a helyzet viszont akkor, ha nagy túrákat teszünk és kocsinkat a távolsági forgalomban használjuk. Ilyenkor a nagykocsi kérelhetetlenül veri a kiskocsit. Vegyünk például 500 km-es távot, melyet egy nap alatt akarunk befutni.

| | Kiskocsi | Nagykocsi |
|--|-------------|-------------|
| Nettó átlagsebesség — | 50/55 km | 70/75 km |
| A pihenők miatt az átlag a valóságban csupán | 40/45 km | 57/68 km |
| Utazási idő — — — — | 11/12,5 óra | 7.3/8.4 óra |
| Időnyereség — — — — | — | 2.6/5.2 óra |

Látjuk tehát, hogy hosszú távon, nagy napi túrazakason a nagykocsi lényegesen használhatóbb, amíg a kiskocsin napi kerek 12 órát kell darálnunk, addig a nagykocsival alig 8 óra alatt futjuk be ugyanezt a távot. Ne értsük félre azt, hogy a kiskocsinál látszólag alacsony átlagsebességet vettünk alapul. A kiskocsi szűkebb méretei, kisebb önsúlya miatt érhetően gyengébb úttekvése sokkal jobban farsztja a vezetőt, tehát több pihenésre van szüksége. A nagykocsi vezetője sokkal kényelmesebben ül a kormány mellett, amíg a kiskocsi vezetőjének (és utasainak) legalább háromórát pihenőt kell engedélyezni az 500 kilométeres távon, addig a nagykocsinál 1—2 óra teljesen elegendő.

A nagykocsival elérhető utazási sebességelony tehát kerekén 120%. Amiért viszont nagyobb fogyasztással kell megfizetnünk, hiszen amíg a kiskocsi az 500 km-es távon megelégszik 40 literrel, addig a nagykocsi bizony megissza a 65 litert. Ami azonban százaléokban kifejezve még mindig igen kedvező, mert hiszen a nagykocsi a hosszú túrán kb. 120% sebessegeleonyt ad, viszont csak 60%-kal többet fogyaszt.

Látjuk tehát, hogy a gyakorlatban mi a különbség a kiskocsi és a nagykocsi között. Ha tehát felvetjük magunknak a kérdést, hogy legközelebbi cserénknél milyen típus mellett kössünk ki, nem fogunk nagyot vgrani a sötétbe.



101 új DKW kiskocsit vizsgáztatott egyetlen napon a Majláth-cég. 101 új DKW, 101 megelégedett DKW-tulajdonos.

OPEL

Kadett

1,1 lit.
4 üléses

P. 2850.-

Olympia

1,5 lit.
4 üléses

P. 3420.-

Kapitän

2,5 lit.
5 üléses

P. 4870.-

Admiral

3,6 lit.
5-6 üléses

P. 7890.-

MINDEN TYPUS RAK-
TÁRRÓL SZÁLLITHATÓ.
VEZÉRKÉPVISELET:

NEMZETKÖZI GÉPKERESKEDELMI R.T.
V. VÖRÖSMARTY-TÉR 4.

A május 16-iki
Budapest – Esztergom – Budapest
94 km-es kismotorversenyen
meglepően magas

ÁTLAGSEBESSÉG
mellett

FÖLÉNYES SIKERREL
szereplő

CSEPEL 100

segédmotoros gépek mindegyike
szériászerű



gyertyával és lendkerékmágnessel
futotta le a megerőltető versenyt.



**MINDEN
AKADÁLYT
LEGYŐZ A
ZÜNDAPP!**

ÚJ VEZÉRKÉPVISELET:

MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.

VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60

TELEFONSZÁM: 121-404
JAVITÓMŰHELY, SERVICE, ALKATRÉSZRAKTÁR

FIAT

1100-L

1100



Aréna-út 61. Tel. 29—88—20

Dorottya-utca 2. Tel. 18—28—45

SEBESSÉGVÁLTÓ- ALKATRÉSZEK

PNEUMATIK

MOTORKERÉKPÁR- FELSZERELÉSI CIKKEK

B.-VILLIERS 125cm KISMOTORKERÉKPÁR
kettős kipuffogócsővel, angol motor, magyar váz.
Ára beépített VILLIERS VILÁGÍTÁSSAL P 880.—

BIRÓ JENŐ, LISZT FERENC TÉR 2

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Részvénytársaság, Budapest, VI., Nagymező u. 3. Nyomdai felelős: Dr. Uj István.