

ÁRA
40
FILLER

AutóMotor

XII. ÉVF. 5. SZ. 1940. MÁJUS 15

Itt a tavasz:
csábít a BMW-hotell



A k á r

125, 200, 250, 260, 350, 500, 600 vagy 750 kcm-es

KÉTÜTEMŰ VAGY NÉGYÜTEMŰ
ALULVEZÉRELT VAGY FELÜLVEZÉRELT
ÉGYHENGERS VAGY KÉTHENGERS
LÁNCHAJTÁSÚ VAGY KARDÁNOS
motorkerékpár az ideálja

17 különböző



modell közül megtalálja az Ön
igényének, zselének és ízlésének
legmegfelelőbb motorkerékpárt a

P U C H - M Ű V E K
FIÓKTELEPE BEMUTATÓ-SZALÓNJÁBAN
BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 25. SZÁM

XII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1940 MÁJUS 15

5. SZÁM

Előgyujtás

Megérdemelt visszhangot keltett az egyik legutóbbi számunkban közölt cikkünk, melyben a biztosítók meg nem engedhető és árkormánybiztosi beavatkozásra megérett mai külön-nyereségéről számoltunk be. A motalkoadogolás következtében a kocsikilométerek száma átlagban a korlátozás előtti idők teljesítményének kb. egyharmadára csökkent, ugyanakkor azonban a biztosítók a szavatossági és törési ágazatban egyetlen egy filérel sem mérsékeltek a díjtételeket. A szavatossági és törési kockázat egyenes arányban van a megtett kocsikilométerek számával, végeredményben az történik, hogy a biztosítók pontosan a háromszorosára emelik a díjtételeket.

Örömmel vettük tudomásul, hogy az általunk felvetett kérdés a napilapok figyelmét is felhívta és az egyik félhivatalos kormánylap szavá is tette az egészségtelen ügyet, egyenesen hadinyereségnek minősítve a biztosítóknak a mai időkből adódó külön hasznát.

A biztosítókról soha senki sem állította, hogy üzleti megnyilvánulásaikban a lágyszívűségnek bizonyos jeleit sikerült volna felfedezni. A biztosítási üzlet rideg és matematikai alapon nyugvó üzlet, naivitás volna tehát feltételezni, hogy a biztosító vállalatok saját szántukból fognak lemondani az őket meg nem illető külön haszonról. Viszont ma, amikor a közhatóságok olyannyira kíváncsiak — és tegyük hozzá joggal és közhasznúan kíváncsiak — az üzleti kalkulációkra, ma nem kerülheti el figyelmünket az, hogy a biztosítók burkolt díjtétel emelésével állunk szemben.

A magyar automobilizmusnak vannak úgynevezett érdekképviselői, így a Királyi Magyar Automobil Club és a Magyar Tóring Club. Sajnos eddig mitsem hallottunk arról, hogy az említett alakulatok szót emeltek volna ebben a tipikusan közérdekű kérdésben. Lehet, hogy elkerülte a figyelmüket. Mi most tisztelettel felhívjuk erre a figyelmüket, bár az az érzésünk, hogy

az említett két erkölcsi testület aligha fogja kezébe venni a dolgot.

Ma, amikor jegyre mérjük a motalkót és nemzeti érdek, hogy egyetlen csepp üzemanyag se menjen veszendőbe, ma kétszeres jelentőséggel bír az az üzemanyagocsékolás, mely a Margit-hidon folyik. A Margit-hidon bonnyolódik le tudvalevőleg a teherforgalom, mely a Lánc- és Erzsébet-hidakról származva van. Itt gyűlnek össze hosszú sorban a tehergépkocsik és vándorognak félórás első sebességgel, miközben annyi benzint fogyasztanak el feleslegesen, mellyel sok-sok hasznos kocsikilométert teljesíthetnének.

A fennálló és a rendes viszonyok között nagyon is helyes rendelkezés értelmében ugyanis a tehergépkocsi semmiféle járművet meg nem előzhet a Margit-hidon. Ha tehát történetesen valami túlterhelt lovaskocsi, vagy kézitragacs vonul végig a hidon, az előzéstől eltiltott tehergépkocsik kénytelenek libasorban mögötte vándorogni és első sebességben pörgetni a motort

tömémtelen mennyiségű üzemanyagot fogyasztva.

Ismételjük: rendes viszonyok között helyes az előzési tilalom, de ma sürgősen meg kell változtatni az előírást. Meg kell engedni azt, hogy a tehergépkocsik előzhessék a lovas- és kézi-vontatású kocsikat. Egyetlen félórás helyszíni szemle és kis utólagos számvetés kapcsán meggyőződhetnek róla az illetékesek, hogy a sürgős közlekedési reformra égetően szükség van.

Ma, amikor minden egyes csepp benzín kincset jelent, nem engedhetjük meg magunknak azt a fényűzést, hogy naponta sokszáz liter üzemanyag kerüljön az ebek harmincadjára akkor, amikor az előzés engedélyezése sem forgalombiztonsági, sem egyéb okból nem jelent veszedelmet. Az üzemanyagkorlátozás következtében amúgyis lényegesen csökkent a személykocsi-forgalom, a Margit-híd forgalmának túlszűfoltása amúgyis megszűnt, nyugodtan hatályon kívül lehetne helyezni az elavult és a mai viszonyoknak meg nem felelő rendelkezést.

SUERGOS TAAVIRAT

RENDOER FOEKAPITAANY
URNAK

BUDAPEST

laathato autobusz megaallo jelzoe-
taablaakat keeruenk stop azokat a picinyke
muetyuerkeeket nem laadni stop ha az ember
odaaall rendoer elveszi a beteetlapot stop
a taablaak kicsinyek ees nemeleeg feltuenoeek
stop az ember keenytelen kivuelroel betanulni
az autobusz megaallokat ees ha emlekezete
csuetoertoekoet mond tizpengoeje baanja stop
nem lehetne nagy pee betues taablaakat fel-
aalitani stop tisztelettel keerjuek ezeknek
a koezlekedeesi aknamezoeknek suergoes el-
taavolitaasaat stop koezeerdeek stop meely
tisztelettel auto motor

ANGOL
MOTORKERÉKPÁROK

RUDGE, COVENTRY-VILLIERS MOTORRAL

Békebeli minőség

Megbízhatóságuk felülmúlhatatlan

RAKTÁRRÓL AZONNAL

BRUCK, VIII., Tavaszmező ucca 22

A GYUJTÓGYERTYA TERMÉSZETRAJZA

(2. közlemény)

A minőség mellett a hőérték a döntő

Ki nem ismeri az örökké ismétlődő tanácsot: motorunkhoz megfelelő hőértékű gyújtógyertyát használjunk! — *Mi tulajdonképpen a hőérték?* Nem más, mint a gyertya ellenállóképessége egyrészt az elpiskolódás, elkokszosodás, elolajzódás, másrészt a túlságos felhevülés okozta öngyújtás ellen. Az egyes motortípusok robbanóterében uralkodó hőmérséklet a konstrukciótól, a teljesítménytől, a karburációtól, a fordulatszámától stb. függ, megérjük tehát, hogy más és más motorban más és más üzemi hőmérséklet uralkodik. A gyertyának hozzá kell idomulnia ehhez az üzemi hőmérsékletéhez és munkáját csak akkor végzi kielégítő módon, ha olyan hőértékű, amelyen hőértékű gyertyát a szóbanforgó motor megkövetel.

A gyertya hőértékével kapcsolatban két üzemi hőmérséklet a döntő:

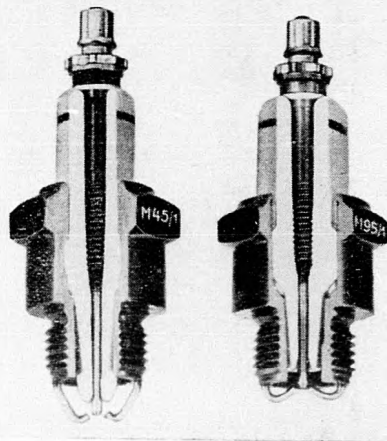
1. Az *öntisztítási hőmérséklet*, azaz az üzemi hő, mely elegendő ahhoz, hogy a gyertya belső szigetelő testére és elektródjaira rakódott olaj és korom elégjen. A gyertyának tehát el kell érnie egy bizonyos hőmérsékletet, hogy önmagát tisztítsa, ellenkező esetben az olaj és korom nem ég el és az áram sokkal szívesebben választva a kisebb ellenállású koromréteget, nem képes szikrát teremteni a gyertya elektródjainak légrésében, kimarad vagy legalább is szabálytalanul válik a gyújtás (olaj vagy gyertyaslussz). Az öntisztítási hőmérséklet kb. 450–500 fok Celsius, a gyertyának tehát úgy kell megkonstruálva lennie, hogy ezt a hőmérsékletet felvehesse és ennél hűvösebb ne legyen.

2. Az *izzógyújtás* (öngyújtás) hőfok kb. 880–900 fok Celsius. A gyertyának, helyesebben a robbanóterbe torkoló részének nem szabad elérnie, mégkevésbé túlhaladnia ezt a hőfokot, nehogy a túlhevült gyertya, az izzó elektród villamos szikra nélkül gyújtsa meg a robbanó gázkeveréket, ami — mivel a gyújtás a helytelen pillanatban történik — nemcsak teljesítményeszkénnyel jár, hanem teljes üzemképtelenséget is eredményezhet.

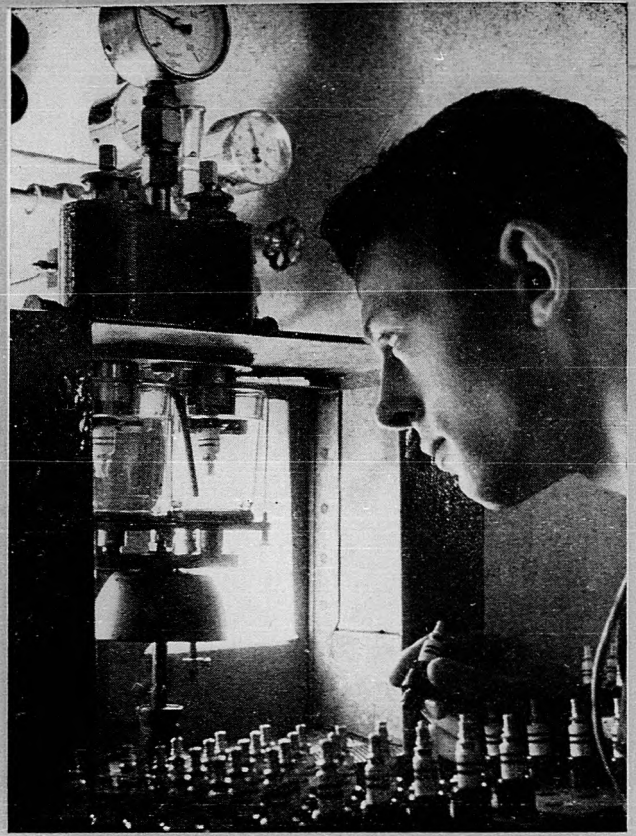
Nem szorul bővebb magyarázatra az, hogy a hengerűrtartalom literenként 10 lóerőt szolgáltató motorban működő gyertyának egészen más viszonyok között kell feladatát elvégeznie, mint mondjuk a literenként 40 vagy 80 lóerőt teljesítő motorban. A két motortípus egészen eltűnt viszonyok között dolgozik, a nagyobb teljesítményű motorban lényegesen nagyobb a hőfejlődés, a gyertyáknak tehát teljesen különböző értékű hőmennyiséggel kell megbirkóznia. A gyertya szigetelő testének ugyanis le kell vezetnie az egyes gyújtási ütemek közötti szünetben a felvett hőmennyiséget, nehogy hőtörődés és izzógyújtás léphessen fel. A nagyteljesítményű motorban természetesen sokkal nagyobb hő fejlődik, mint a kisteljesítményűben, önként adódik, hogy az alacsony literteljesítményű motorban megfelelően dolgozó gyertya képtelen feladatát a magas literteljesítményű motorban ellátni és viszont, mert ugyanaz a gyertya az egyik motorban túl langyos marad, a másikban pedig túlhevül.

Hőérték és felület

A gyertyának a robbanóterbe betorkoló részének bizonyos felülete van, ez a felület felveszi a hőt, a hőelvezetés viszont az anyagtól és a keresztmetszettől függ. A kisteljesítményű motorhoz való, úgynevezett alacsony hőértékű gyertyának tehát érthető módon *nagyobb a felülete*, mint a nagyteljesítményű motorhoz való úgynevezett magas hőértékű gyertyáé, mert hiszen az alacsony hőértékű gyertyának nagyobb hőmennyiséget kell felvennie, hogy elérje az öntisztító hőfokot. Ha viszont a magas hőértékű gyertya is ekkora felülettel bírna, úgy annyi hőt venne fel, hogy feltétlenül beállana az öngyújtás.



Balról: alacsony hőértékű, jobbról: a magas hőértékű Bosch gyertya.



Vizfürdőben, hatalmas nyomás alatt vizsgálják a Bosch-gyertyákat, vajjon tökéletes-e a tömítés.

Az alacsony hőértékű gyertya a hozzávaló motorban éppen olyan hőfokon dolgozik, mint a nagyteljesítményű motorhoz használt magas hőértékű testvére, mert az öntisztítási hőfok (5000 C.) és az öngyújtási hőfok (9000 C.) minden gyertyára nézve azonos. Ugyanakkor azonban az alacsony hőértékű gyertyának nagyobb felületre van szüksége, hogy a hőfelvétellel a megkívánt mederben történjen, a magas hőértékű gyertyánál pedig éppen a kis felülettel éri el, hogy a nagyteljesítményű motorban fejlődött hatalmas hőből csak éppen annyit vegyen fel, hogy túlhaladja az öntisztítási hőfokot anélkül, hogy az öngyújtási hőfokon túl melegedne fel.

Az elmondottakból önként következnek: miért kell a motorhoz megfelelő hőértékű gyertyát használni. Egyszerűen azért, hogy a gyertya a megfelelő üzemi hőfokon dolgozzék. Ha túl alacsony hőértékű gyertyát alkalmazunk, úgy öngyújtás lép fel (mert a gyertya túlmelegszik), ha túl magas a gyertya hőértéke a motorhoz viszonyítva, úgy elolajzódás, elkorrozódás lép fel, mert a gyertya nem éri el az öntisztításhoz, tehát a lerakódott olaj és korom elégetéséhez szükséges hőmérsékletet.

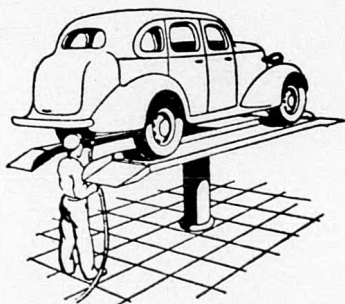
A hőérték fogalmát Robert Bosch vagy tíz évvel ezelőtt vezette be és ezzel lényegesen megkönnyítette a megfelelő gyertya kiválasztásának problémáját. A hőérték természettudományi törvényeken alapszik és amíg különböző hőfokon dolgozó motorok lesznek, addig feltétlenül szükség lesz különböző hőértékű gyertyákra. Az úgynevezett univerzális gyertya álma tehát sohasem valósulhat meg, mert fizikális törvények teszik lehetetlenné azt, hogy olyan gyertyát teremtsünk, mely a merében ellenkező üzemi hőfokú motorok mindegyikében maradéktalanul és üzembiztosan lássa el feladatát. Évről évre hallunk ugyan ilyen „ideális” gyertyákról, melyeknek mindig akad „felfedezőjük”, csakhamar kiderül azonban, hogy ez a gyertya legfeljebb annyiban ideális, hogy: ideális üzletet jelent a hozzá nem értő autósokat és motorosokat megtévesztő „feltalálónak”.



*Senki sem operálja
rossz fogait sajátkezűleg!*

Végeztesse szakemberrel kocsija kenését

Kocsijának rendszeres és szakszerű kenése alacsony költségek mellett megtakarítást, kényelmet és biztonságot jelent. Szakember és szakszerű felszerelés áll rendelkezésére ott, ahol ezt a jelet látja:



SHELL KŐOLAJ R.T. BUDAPEST

SHELL KÜLÖNLEGES KENŐSERVICE

MEGELŐZTE

korát az új BD 260-as forgószelepes



Kis fogyasztás

Nagy teljesítmény

Olcsó ár

jellemzi ezt a valóban olcsó motorkerékpárt

Lengő pótüléssel, lábtartóval

1560.- pengő

KÖRZ. KÉPVISELET:

HORVÁTH és KASSAI

BUDAPEST, VI., Ó UCCA 42. SZÁM

**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

KÉSZITÉSE, JAVITÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

Budapest, VIII., Röck Szilárd u. 32. Tel.: 137-010



AUTÓFELSZERELÉSEK

Kürtök, lámpák, tükrök, meny-
nyezetlámpák, gurigépház-
szorító, E. W. irányjelző stb.

UNGÁR GYULA

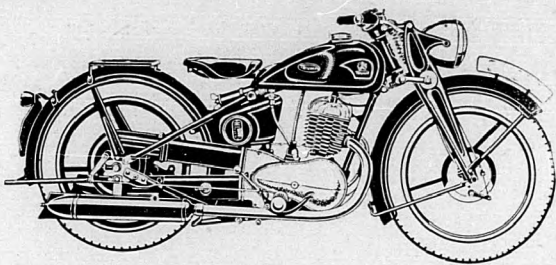
BUDAPEST, VI., HORN EDE UCCA 18. SZÁM. TELEFON: 112-451



**takarékos
üzem!**

ARÉNA ÚT 61
T.: 298-820

DOROTTYA U. 2
T.: 182-428

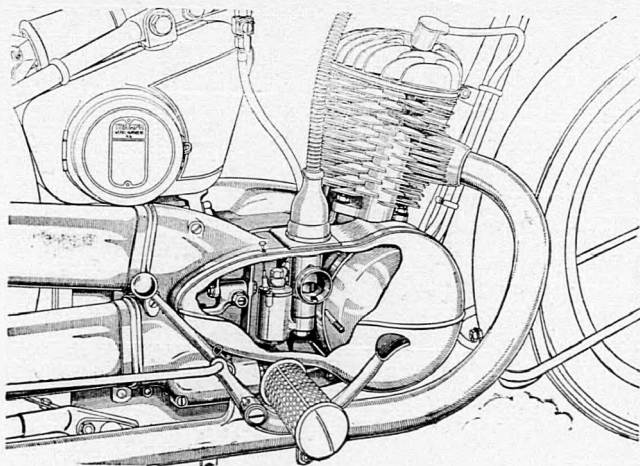


260-as TWN

A BD 260 jelű TWN modellt tökéletes tokozás és ikerdugattyús, forgótalattyús, kétütemű motor, olajban futó hátsó lánc és lengőnyereg jellemzi.

anatómiája

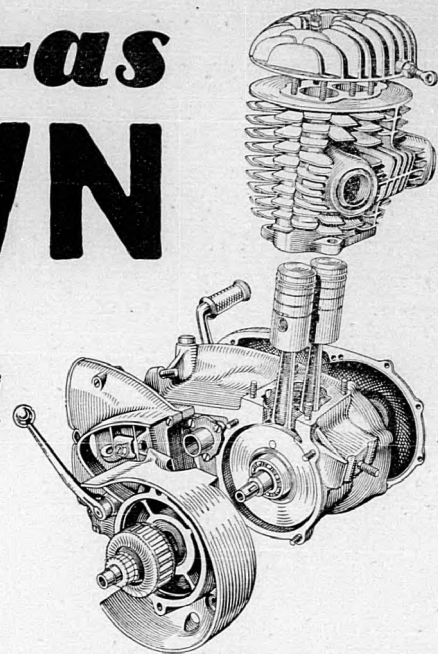
A 46×78 mm furatlökötű, 256 kcm-es, 12 lóerős, ikerdugattyús, forgótalattyús, kétütemű motorral szerelt „BD 260” típusjelzésű, TWN-masina iskolapéldája a tökéletesen megoldott blokk-konstrukciónak. A TWN gyár olyan blokkrendszerrel



Tökéletes blokk-konstrukció a BD 260 jelű TWN masina. Dinamo és gázosító egyaránt a tokozás alá került.

lepte meg a közönséget, melynek még porlasztója is tokozott, miáltal nemcsak a síma és szép vonalvezetést érte el, hanem a legcsatagosabb és legsárosabb időben is biztosította a zavartalan üzemeltetést.

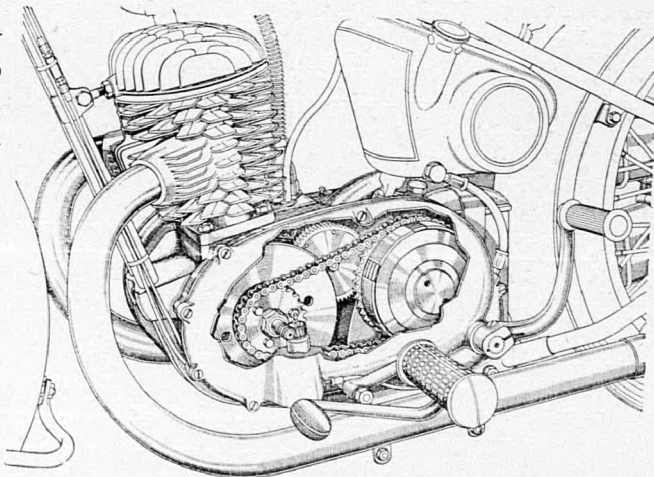
A gép további jellemzői? Háromszorosan csapágyazott főtengely, tökéletes hűtést biztosító, tükörszerűen hűtőbordázott, szabadalmazott könnyűfémhenger, két kipuffogócső, a motorral szervesen egybeépített, négyfokozatú sebességváltómű. Kényelmes elhelyezéssel lábkapcsolás és kézikapcsolókar, háromlemezű kupplung, forrasztásmentes bölcsőváz, lágyan rugózó, préselt elsővilla. Első- és hátsókerékállvány, patent kerekek, tokozott rugójú lengőnyereg, alatta elhelyezett szerszámtáskával és kombinált olajtartánnyal.



A BD 260 jelű TWN modell ikerdugattyús kétütemű motorja.

Teljesen tokozott, olajban futó meghajtólánc, 30/50 wattos villamosberendezés, fényszóróba épített és megvilágított kilométeróra, fényszóróba épített villamos üresjáratjelző, villanykürt. Kettőtartálékú 11.5 literes tartány, térdpárnákkal. Automatikus gázadagolással arányban működő friss olajozás, akkumulátorgyújtás. Gumiméret: $26 \times 3\frac{1}{4}$.

A teljesítményre vonatkozó adatok? Csúcssebessége 110 km., két személlyel a RfT. hivatalos mérése szerint 105 km! A gép súlya kb. 140 kg, normalfogyasztása 100 km-ként 3 liter, olajfogyasztása 0.2 liter.



Teljesen újszerű konstrukció a BD 260 típusú ikerdugattyús TWN motor. A láncbúra alatt az automatikus olajpumpa és kupplung között látjuk a forgótalattyú meghajtását. Figyeljük meg a hűtőbordázat tükörszerű tagoltságát, az olajtartányt az olajpumpához csatlakozó vezetékkel és a lábkapcsoló karjával.

HIREK

Farina (Alfa) nyerte a Tripoliszi Nagydíjat

Mint lapzárta után értesülünk, a Tripoliszi Nagydíjat az idén a németek távollétében az olaszok egymás között döntötték el. A milliós sorsjátékkal egybekötött verseny hőse Farina volt, aki új nyolchengeres Alfa Romeo versenykocsija volánjánál a gyors cirkuitt körrekordját 213.4 km-es átlagra srófolta fel. Nuvolari startját Maserati színekben várták; a „campionissimo” azonban nem indult. Részletes eredmény:

1. Farina (Alfa Romeo) 1:54:16.4 mp. Átlag 206.3 km. 2. Biondetti (Alfa Romeo) 1:54:45.9 mp. 3. Trossi (Alfa Romeo) 1:55:09.3 mp. 4. Villoresi (Maserati) 1:55:23.5 mp. 5. Cortese (Maserati) 2:00:41.5 mp. 6. Pintacuda (Alfa Romeo)

A győztes Farina kocsija Bosch gyújtással futott.

Hühnlein tábornok, a német birodalmi motorsport vezére, legújabbban a német hadigazdálkodás keretében a motorizált szállítási irányítására kapott megbízást.

Angliában újabban ellenirányban forgó kettős repülőgép légszavakkal kísérleteznek. A Fairey konstruálta „Contra”-hajtómű két egymás mögötti, ellenirányú, állítható és fordulatszám szabályozóval ellátott, háromszárnyú légszavából áll. Az alapötlet nem új, az Agello vezette egykori világrekorder olasz hidroplán hasonló konstrukció volt.

A minap került kiostásra Berlinben a tavalyi versenyeredmények alapján a tradicionális német motorsport-jelvények. Hühnlein NSKK-vezető ezúttal 179 német versenyző mellé tűzte fel az értékes jelvényt és pedig 22 versenyzőnek az arany-, 35-nek az ezüst- és 122-nek a bronzjelvényt. Az aranyjelvényesek sorából a nálunk is jól ismert Lang, Müller, a bécsi motoros Denzel és a nürnbergi Zündapp-menő Hecker nevét említjük meg. Egyidejűleg hirdették ki a Nagynémet-bajnokságok eredményeit is, aminek megfelelően az elmúlt évben Caracciola nyerte a versenykocsik országúti, Lang pedig hegyibajnokságát. Motorkerékpár-bajnokok lettek: Kluge (250), Fleischmann (350) és Kraus (500). Sportkocsibajnokok: Reichenwallner (1.1), Roese (1.5) és Polinsky (2.0). Autóbd motoreső-nakbajnokságot nyert: Deicke (175), Pinand (250), Klinke (500) és Richter (1000). Inboard motoreső-nakbajnok: Stuck.

Allig egy esztendeje adtunk hírt róla, hogy Zschopauban, a világ legnagyobb motorkerékpár gyárában elkészült az 500.000-ik DKW-motorkerékpár. Mint értesülünk, a DKW-gyárban a minap már az 1.000.000-ik DKW-motorkerékpár is elhagyta a gyár munkaszalagját. Az RT 125 típusú érdekes masinát a bécsi vásáron sokan megcsodálták.

Száz év előtt — egy kiló alumínium értéke megfelelt egy kiló aranyknak...

Az USA légitolltájában az első vonalbeli repülőgépekhez, legújabbban 100-as oktánszámú benzint használnak, ami a 87-es oktánszámú benzinnel szemben 15–30%-os teljesítmény növekedést eredményez. Más szóval a gépek nekifutása 20%-kal megrövidül, emelkedési sebességük pedig 40%-kal növekszik. Valamely 2250 km-es útvonalon a 100 oktános benzín a 87-essel szemben 545 kg-os üzemanyagmegtakarítást jelent, tehát a 100 oktános benzín üzemanyagmegtakarítása a legjobb Diesel repülőmotorokéval vetekszik.

Az új milánói körpálya építési munkálatai befejezésükhöz közelednek. Serafini, a motorkerékpáros Európa-bajnok a minap több próbatúrt végzett a pályán és legnagyobb meglepéssel nyilatkozott úgy az útburkolatról, mint a fordulókiépítéséről. A nézőtérről pompás kilátás nyílik a versenypályára, melynek egyik szakasza repülőstartos kilométer rekordkísérletek céljára is megfelel. A megnyitőversenyt június vagy júliusra tervezik.

Az alessandriali 3 km-es cirkuitten 30 körös távon lefolyt versenyt Serafini nyerte meg négyhengeres, kompresszoros, vízűtéses Gilerája nyergében. 115.105 km-es átlaggal, míg az új háromhengeres Guzzik még nem állottak starthoz. Második helyen Sandri (250 Guzzi) végzett két kör hátránnyal.

Németországban októbertől kezdve a kerékpárokon kötelező a hátsó világítás. Mi a macskaszemmel is beérnénk...

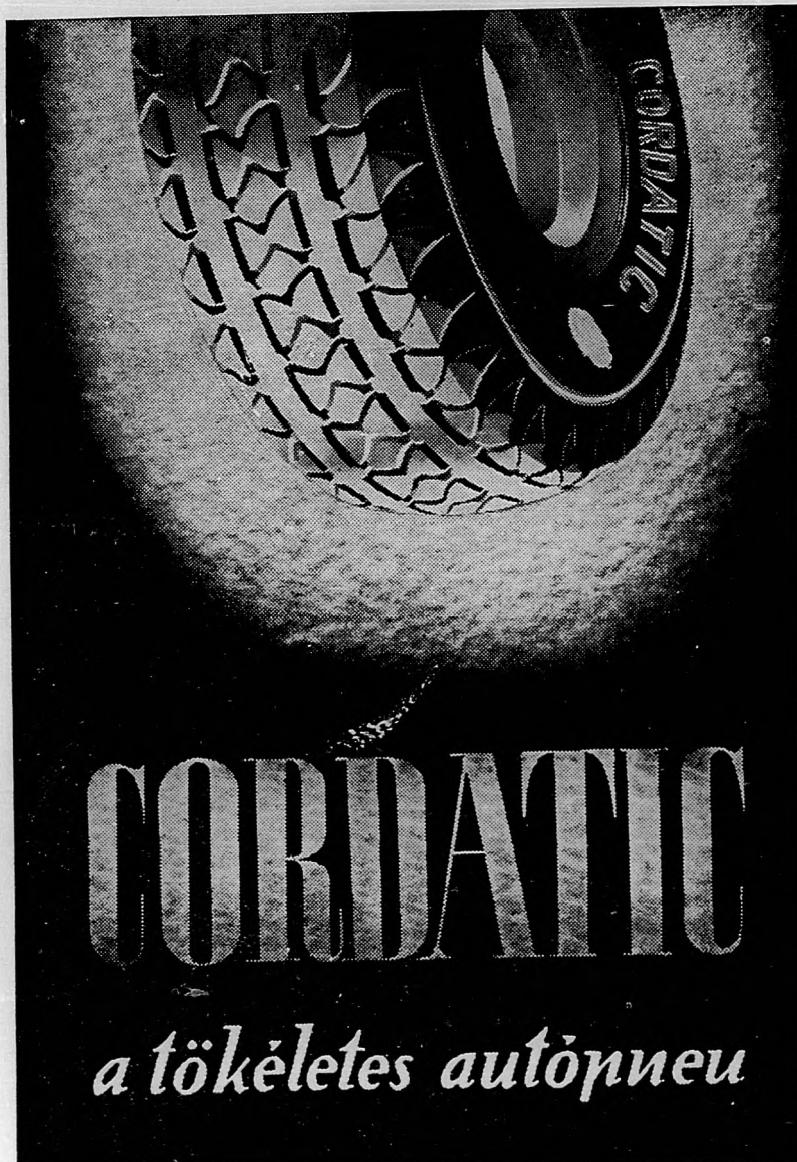
Henke kapitány, a jeles német repülő az amerikai és japáni nonstop repülések hőse egy kísérleti géppel lezuhant és meghalt.

A Targa Floriót Maserini (500 Gilera) nyerte meg 121 km-es átlaggal, míg a 250-es csoportban Francisci (Guzzi) győzött 106.7 km-es átlagsebességgel.

Az olaszok „néprepülőgépnek” mondják a négyhengeres, 60 lóerős boxermotorral szerelt masinát, mely teljesen „autarkia”-anyagokból épült és 28 ezer líras áron kerül piacra. A gép műszaki adatai: 9.9 m fesztáv, 14.4 négyzetméter hordfelület, 177 km-es csúcssebesség, 150 km-es utazási sebesség, 5000 m csúcsmagasság és 10 liter/100 km üzemanyagfogyasztás.

Svájcban a háború kitörése óta 13 rapppennal drágult a benzín literje, ami 50%-os emelkedést jelent.

Néhány érdekes adat került minap nyilvánosságra a 755.11 km-es sebességgel abszolút világrekordot tartó „DB 600” repülőmotorokról, a Heinkel és Messerschmitt vadászgépek erőforrásáról. Eszerint a motor csúcs teljesítménye 1175 lóerő, míg normál teljesítménye 4500 méter magasságban 2400 fordulat mellett 1000 lóerő. A 33.9 liter hengerűrtartalmú motor súlya 575 kg.



JAVÍTASSA KEREKEIT SZAKCÉGNÉL — a

MAGYAR ABRONCS ÉS KERÉKGYÁR R. T.-nál

BMW-győzelem a Mille Miglián

Az „500”-as Fiatok 114 km-es átlaggal győztek, az „1100”-as Fiatok pedig 133 km-es átlagot értek el és fölényesen verték a Lancia Apriliakat!

A tavaszi versenyszézon első nagy erőpróbája, az idei Mille Miglia, új korszakot jelent a klasszikus múltú 1000 mérföldes bresciani sportkocsiversenyek történelmében. A régi 1600 km-es versenytávot, mely Bresciából kiindulva Rómáig vezetett, majd átszelve az Appenninek gerincét, az „olasz csizma” innenső oldalán kigyózott vissza a bresciani célba, a hatóságok biztonsági okokból nem engedélyezték többé. Brescia azonban, mely méltán volt büszke Mille Miglijára, nem mondott le a versenyről, hanem azt az idén a 165 km-es Brescia—Genova—Mantova—Brescia országúti cirkuíte írta ki, melyet a kiskocsik nyolcszor, a nagyok kilenceszer tartoztak befutni. A versenytáv jó északolaszországi utakból tevődött össze, eltekintve azt az elkerülhetetlen 10 km-es bekötő szakaszt, melyet a verseny alatt kátránnyal portalanítva, úgy-ahogy, elfogadhatóvá tettek. Brescia igyekezetét ragyogó siker koronázta, körversenyben mindezeig páratlanul álló 7 kocsi állott a starthoz, a rendezőség pedig böles előrelátással a torlódásokat elkerülendő, az egyes kategóriák depóhelyeit más-más városban jelölte ki!

A verseny nemzetközi jellegét öt német versenyzővel és egy olaszokkal starthoz állított BMW-sportkocsi és két, olasz kommandóval síkra szálló francia Delage-masina biztosította a nagy apparátussal felvonuló olasz Alfa Romeo, Fiat és Lancia legénységgel szemben. A Mille Miglia — nem csekély meglepetésre — a háborús német motorsport nagyjelentőségű diadalát eredményezte, a Hanstein—Bäumer kettős áramvonalba szabott 2 literes BMW sportlimuzinjé startolt a céljig vezető, 166,7 km-es átlaggal fölényes diadalt aratott. Ezzel a fegyvertényvel újabb két német olasz versenyző írta be nevét a Mille Migliák győzteséinek névsorába, ahol ezideig csupán Caracciola szerepelt, mint nem olasz győztes, 1931-ben aratott diadala révén. Akkoriban a nehéz, 7 literes Mercedes-Benz győzött, most a könnyű 2 literes BMW! Mennyit fejlődött azóta az autókönstrukció! A két Mille Miglia éppen a változott versenytáv folytán nem hasonlítható egymással össze, leszögezhetjük azonban a tényt, hogy a két győztes kocsi csúsebbsége azonos: 1931-ben 7 liter és kompresszornak hála, míg 1940-ben mindössze 2 liter és kompresszor nélkül... Mert az idei Mille Miglián csak kompresszor nélküli sportkocsik indulhattak!

A versenyre lerándult BMW-expedíció gépanyagát illetőleg, célszerűen egyesítették a jól beváltat az újdonságokkal. Az évek óta standardizált 2 literes BMW motoron alig változtattak, csupán tökéletesített szelepvezérléssel sikerült a fordulatszámot, következésképpen a teljesítményt is jelentősen emelni. A nagyobb teljesítménynek megfelelően megerősítették a csőalvázat is, míg a legtöbb ördögösséget az aerodinamikus karosszéria idomokban bújtatták a kocsikba.

Jól tudjuk, hogy a világon mindenek, így természetesen az áramvonalkarosszériáknak is minden előnyük mellett, akadnak árnyoldalai is, legalább is egyelőre, mikor az aerodinamikus karosszéria kiképzés még távolról sem jutott el fejlődésének csúcsára. Érthető tehát a müncheniek döntése, melyszerint öt kocsijuk közül kettőt csukott, harmat pedig nyitott karosszériával állítottak vonalba. Sőt: a két limuzin is különbözött egymástól, az egyik teljesen csapatot farú masinát, melyet BMW maga épített, az olasz Lurani—Cortese kettős vitt küzdelemben, szemben a milánói Touring által elvékonyodó farral karosszált limuzinnal, melyet a Hanstein—



Megérkeznek a BMW-k Bresciába.

Bäumer kettős győztesen vezetett a célba. A két BMW limuzin nagyobb súlyuk ellenére is, valamivel gyorsabb volt a mozgékonyabb és jobb kilátást biztosító nyitott masinánál, melyek a teamjét biztosították a BMW színek részére. Hogy a két BMW limuzin közül melyik kivitel bizonyult előnyösebbnek, annál nehezebb eldönteni, mert a Lurani—Cortese kettős a második körben erősen a sarkában volt ugyan az élőlvos Bäumer—Hanstein limuzinnek, a harmadik körtől azonban az olajhűtőhöz tartozó vezeték törése miatt irreális versenyt futott. A nyitott BMW-k gyári utasításnak megfelelően, lényegesen a maximális fordulatszám alatt futották le a versenyt a csapatgyőzelemig. A 2,5 literes Alfa Romeok föllítterrel nagyobb motorral — egyikük pótszivattyúval — szálltak ugyan síkra, de lényegesen nehezebb építésük folytán, jelentős súlytöbblettel kellett megbirkózniuk.

A verseny leggyorsabb körét a győztes BMW vezető, Hanstein—Bäumer kettős futotta a 4-ik körben 174.102 km-es átlaggal, míg a 3 literes csoportban Trossi Alfa Romeoja érte el a leggyorsabb kört 164.844 km-es sebességgel. Végeredményben az abszolút osztályozásban a Hanstein—Bäumer pár (2,0 BMW) fölényesen győzött a Farina—Mambelli (2,5 Alfa) pár ellen, akít a 3-ik helyen 3 p. 11 mp. hátránnyal a Brudes—Roese (2,0 BMW) kettős követett. A versenyen tilos volt az ú. n. gyorsöltők használata, az Alfák mégis nyomással dolgozó készülékkel tankoltak. Erre vezethető vissza 35 mp-es legjobb tankolási idejük, szemben a BMW-k 2 p. 10 mp-es legjobb tankolási idejével. Két tankolásnál ez 3 perces hátrányt és talán a Brudes—Roese pár révén kettős BMW sikert jelenthetett volna. A müncheniek azonban meg lehetnek elégedve az egyszerű, de abszolút győzelemmel is, amit a csapatversenyben elért győzelmük is realizált.

Az olaszok? Ugyancsak pompás sportot szervíroztak a hatalmas nézősereg elé! Bámulusan gyorsak voltak a 750-es kategóriában a kis Fiat kocsik. A győztes Venturelli—Ceroni pár 114.063 km-es átlaggal nyerte a versenyt, míg a leggyorsabb kört a Cortesi—Parravicini kettős vágta ki 120.126 km-es fantasztikus átlaggal. A Fiat-menők győztek az 1100-as kategóriában is, a Fioruzzi—Sola kettős 132.720 km-es győztes átlagára 139.195 km-es leggyorsabb körátlaggal duplázott rá. A Fiat-menők sikerét híven érzékelteti az a körülmény, hogy átlagol jobb volt a két 1,5 l-es Lancia-Aprilia 126.292 km-es átlagánál: a végsőkig forszírozott Aprilia-motorokból, úgy-lászik, már nem sokat lehet kivenni, míg a Fiat-motorokban szűkség esetén még számos lóerő állítható csatasorba.

750 km-ig (8 kör = 1321 km): 1. Venturelli—Ceroni (Fiat) 11:34:52 mp. Átlag 114.063 km. 2. Cortesi—Parravicini (Fiat) 11:44:56 mp. 3. Quadri—Sertorio (Fiat) 12:02:29 mp. 4. Fiat, 5. Fiat, 6. Fiat, 7. Fiat, 8. Fiat, 9. Fiat, 10. Fiat. — 17 induló.

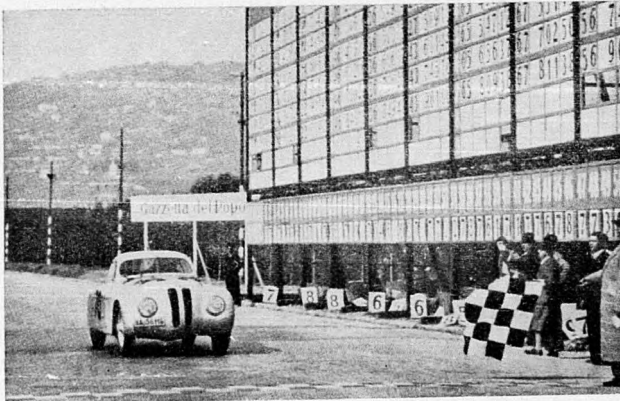
1100 km-ig (9 kör = 1486 km): 1. Fioruzzi—Sola (Fiat) 11:11:47 mp. Átlag 132.720 km. 2. Bertagni—Laszlo (Fiat) 11:16:44 mp. 3. Marangoni—Moscatelli (Fiat) 11:29:07 mp. 4. Fiat, 5. Fiat, 6. Fiat, 7. Fiat, 8. Fiat, 9. Fiat, 10. Fiat, 11. Fiat, 12. Fiat, 13. Fiat, 14. Fiat, 15. Fiat. — 25 induló.

1500 km-ig (9 kör = 1486 km): 1. D'Ambrosio—Guerrini (Lancia) 8 körrel, 126.292 km-es átlaggal, 2. Ruggero—Wurzburger (Fiat), 3. Bassi—Furielli (Lancia), 4. Lancia. — 14 induló, kiesettek között 9 Lancia—Aprilia és két „S15” (Ferrari).

2000 km-ig (9 kör = 1486 km): 1. Hanstein—Bäumer (BMW) 8:54:46 mp. Átlag 166.723 km. Abszolút győztes! 2. Brudes—Roese (BMW) 9:13:27 mp. 3. Briem—Richter (BMW) 9:16:08 mp. 4. Wencher—Scholtz (BMW) 9:17:15 mp. — 5 induló.

3000 km-ig (9 kör = 1486 km): 1. Farina—Mambelli (Alfa Romeo) 9:10:16 mp. átlaga 162.028 km. 2. Biondetti—Stefani (Alfa Romeo) 9:13:37 mp. 3. Pintaucuda—Sanesi (Alfa Romeo) 9:25:47 mp. 4. Alfa, 5. Alfa, 6. Alfa, 7. Alfa. — 14 induló.

Az abszolút győztes Hanstein—Bäumer kettős BMW kocsija Bosch gyertyákkal, Bosch gujttással és kercsere nélkül (!) Continental gumikkal futotta le a másfélezer kilométeres, igen gyors országúti versenyt.



Hanstein—Bäumer győztes BMW-je a célban.

Séta a Nemzetközi Vásáron

W. M.

E világegy kiállításáról méltatást írni nem tartozik éppen a legkönnyebb feladatok közé. E helyen az ország motorosításának egy biztosítékáról, a legnépszerűbb kismotorról, a „Csepel 100”-ról óhajunk megemlékezni.

A BNV legforgalmasabb pontján — a Szökőkút előtt — állt a WM-ék „köröndje”, aminek egyik oldalát szorosan egymás mellé állított, több mint negyedszáz „Csepel 100” határolta. Az egyszerűségükben is oly pompás kismotoroknak — még a hadigépek „elegáns” szomszédsága ellenére is — sok-sok nézője akadt. Számtalan dicséző megállapításnak volt fültanuja, aki csak néhány percre is megállt a kis Csepel-motorok sorfalánál álló nézők között.

Még egy helyen találkoztunk a „Csepel 100”-zal. A méreteiben is óriási WM-ház alagsorában egy kis Csepel-motor hirdette szerényen, hogy egy modern házban nemcsak az ajtókilincs-fől, konzerveken keresztül a fürdőkádig, minden WM. hanem a lakók közlekedési eszköze is Csepelről kerül ki. Ugy a gondolat, mint a kivétel nagyszerű volt.

Szilárd Béla

RIV

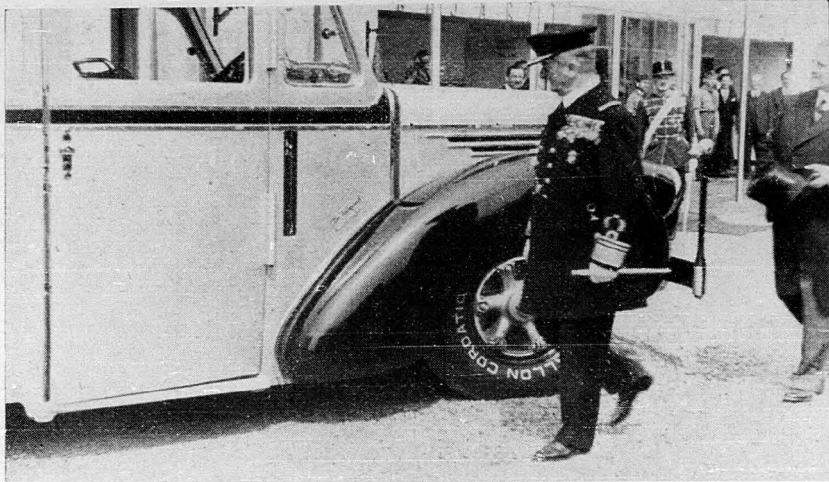
Itália pavilonjában mutatta be az autósok Corvin Áruháza, a Szilárd Béla cég a magyar piacon egyre nagyobb népszerűségnek örvendő RIV csapágyakat. Ez alkalommal láttuk első ízben a National-rendszerű, izléses kivitelű RIV ellenőrző pénztárakat, amelyeknek főerősségük a szokásos szolid, tömör építésen kívül a szokatlanul alacsony áruk volt.

Hesz és Társa

F* A. G.

Alig két évtizedes multra tekint vissza ez a cég. Am ez a rövid idő is elégnék bizonyult, hogy a fogyasztók megbecsülésébe és szeretetébe férközön. Mindenk előtt köszönheti ezt az általa képviselt Fischer golyócsapágy-gyár kiváló készítményeinek.

Ezt demonstrálta a Vásáron üzemben bemutatott különböző célokat szolgáló csapágykészletek.



A Vásár megnyitását a Kormányzó Ur megtekinti az Uhri Testvérek cég karosszálta ezüst autóbuzst.

Csonka gépgyár

Közel kétméteres, üzemben levő üveg-motor emelkedett ki a különben dúsz vászartékú Csonka-standon. A motorteknika finomságait kereső vásárlatógatók nagy csoportokba verődve csodálták a magyar ipar e motorremekeit.

Uhri Testvérek

Az ország egyik legnagyobb karosszéria és pótkocsigyára nemzetközi viszonylatban is feltűnésteltető munkáját, az ezüst autóbuzst — mint ahogy ezt a Vásár közönsége elnevezte — nem a saját kiállító helyén, hanem a MÁVAG pavilonja előtt láttuk. A valóban ezüstszínből csillogó 32 személyes autocar, úgy vonalvezetésben (ennek megoldása óriásméretű járműnél lényegesen nehezebb, mint egy személyautónál), mint műszaki felépítésében olyant nyújtott, amire méltán nemcsak a karosszériát tervező és építő Uhri Testvérek cég lehet büszke, hanem az egész magyar ipar. (Éppenséggel nem csodálkoznánk, ha néhány külföldi megrendelést is hozna Uhriéknek a Vásár.)

Az acélvázaz kocsiszkevény a korszerű karosszériaépítés elvei alapján készült. A tágas, kényelmes és elegáns belső berendezés az egész nagy távolságokra is zavartalan és fáradtságmentes utazást biztosít. Ami pedig a túlkapaszkodól mentes, de mégis áramvonalas „küllemet” illeti, majdnem azt írhatnók, hogy „kifinomult kecsesség” jellemezte az ezüst autóbuzst.

Az Uhri kiállítóhely érdekessége a bemutatott, két pótkocsira szerelt, világszabadalmazott, excenteres oldalfalkapocs volt. Miként ezt Uhriék jellemezték: *egy fogással kétszeres biztonság!* Ez az elms szerkezet a teherautók és a pótkocsik oldalfalait minden megerősítés nélkül, teljesen zöreijmentesen zárja. Ami annyit jelent, hogy az oldalfalak, oldalesuklók és oldalfalvasalások élettartama lényegesen megnövekszik. A szerkezet üzembiztonságát a rugók kiküszöbölésével biztosították.

Nem lenne teljes a beszámoló, ha elfelejtkeznék az Uhri-cég specialitásáról, a kétkerekű pótkocsiról, amelynek két legnépszerűbb típusát — egy aranvonalas csukott és egy, a főleg ipari és kereskedelmi célokra oly pompásan bevált nyitott „cabriole” képviselte.

Tudor Accumulátorgyár Rt.

A nagyecarnok egyik legszebb pavilonján kívül embermagasságú Varta accumulátorok vonták magukra a vásárlatógatók ezreinek érdeklődését. Az impozáns kiállítású „Varta kastély” bemutatta az összes gyártmányait. Ott láttuk a híres Varta ólomaccumulátorokat, a népszerű Pertrix szárazelemek összes fajtáit és a jövő accumulátorját, a lügos Deac-telepeket.

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autóbilljavító- és karosszéria-üzem

AUTÓKARBANTARTÁS

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

BENZINADAGJA

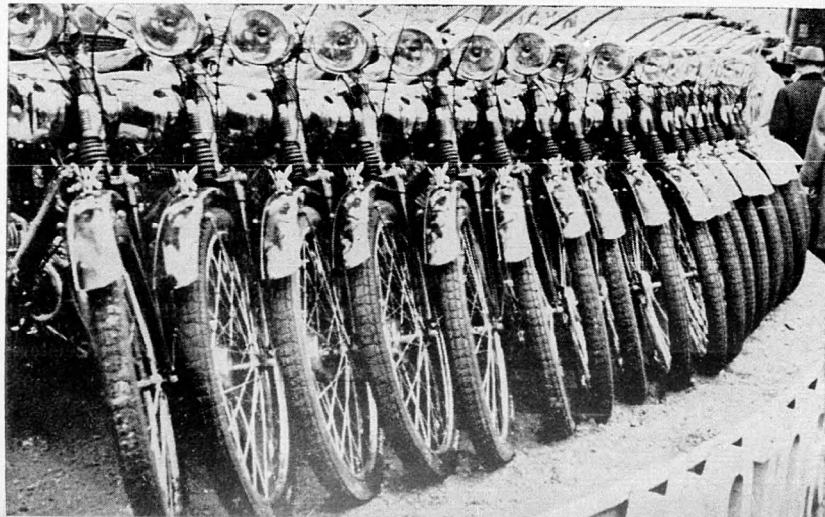
LEGHOSSZABB ÚTRA

VICTORIÁVAL

ELEGENDŐ!

KOPPÁNYI

DESSEWFFY UCCA 47 TELEFON



Impozáns kép a W. M. „köröndön” Félkörben sorakoznak a kis 100-as Csepelék.

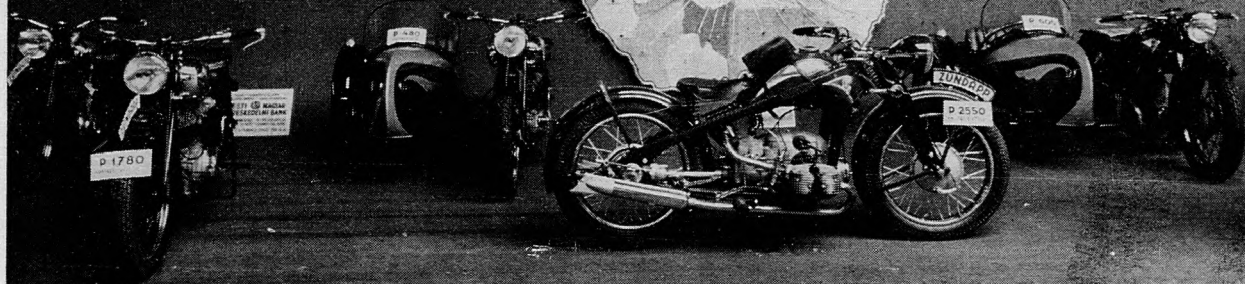
ZÜNDAPP

M Ű V E K
MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE

ZÜNDAPP VERSEGVÁRA
ZÜNDAPP TURÁRA
ÜZEMBIZTOS. CVORS

SERVICE ÁLLOMÁSAINK ÉS KÉPVISELETEINK.

ZÜNDAPP VILÁGOS
ZÜNDAPP ÜZLETI UT
MEGHATÁROZ. OLCSÓ



ZÜNDAPP A NEMZETKÖZI VÁSÁRON

A Nemzetközi vásár egyik legszebb és leglátogatottabb pavillonja volt a Zündapp-stand, hol 250-től 600 kcm-ig mindenki kénye-kedve szerint választhatta ki az igényeinek legmegfelelőbb masinát: a 250-es kétütemű, lánchajtásos, cső- vagy préselvtvázás modelleket, a 350-es lánchajtású, felülvezérelt sportmasinát, a kéthengeres, 500-as, kardános típusok alulvezérelt vagy felülvezérelt változatát, avagy végül a 600-as felülvezérelt, két-

hengeres, kardános sportmodellét. Különös feltűnést keltett a standon a Harangi Imre olimpiai boxbajnoknak ajándékozott KKS 500-as luxus kivitelű, piros színű sportgép. Másik érdekessége volt a kiállításnak a 250-es masinák ötletesen megoldott kéz- és lábkapcsolása. Érdekes, hogy a vezérekpviselet kiállított szervisz-oldalkocsiját több példányban is megvásárolták teherszállító oldalkocsinak.

Bosch

BENZIN TAKARÉKOSSÁGOT

szolgálja a motorjába becsavart új sorozat

BOSCH GYERTYA

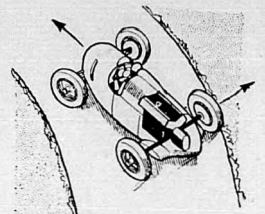
KEDVEZŐ CSEREALKALOM

május 20-tól 31.-éig

Tájékoztassa magát kereskedőjétől az előnyös feltételekről!



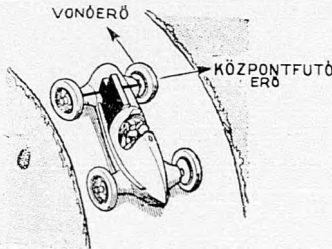
Milyen lesz a jövő versenykocsija – hátsá, első vagy négykerék-meghajtású?



A ma érvényben levő Grand Prix versenykocsi-szabályzat kitenyész-tette a rendkívül könnyű, amellel többszáz lóerős motorral szerelt versenykocsit, mindennapi az alig nyolc-százkilós súlyú, de kerek 500 lóerős motorral ellátott gép, melynek az a nagy hibája, hogy a könnyű súly miatt a meghajtott kerekek képtelenek megkapaszkodni, úgyhogy a korszerű versenykocsi inkább farolja a pályát, mint hogy azon végig gurulna. Aki már látott a hatalmas surlódástól füstölő versenykocsigumikat és aki figyelemmel kísérve versenytudósításainkat tudja, hogy egy-egy pneumatikfelszerelés alig egy-kétszáz kilométeres távra legendó, az fogalmat alkothat magának arról, ami a versenykocsi meghajtott kereke és a talaj között játszódik le. A kérdés megérett a megoldásra és ha a háború nem zé-nyelt volna álljt a versenysportnak, úgy talán már meg is oldották volna.

A meghajtott kerekek kapaszkodá-sának elősegítése olyan régi problé-ma, mint maga a versenykocsi. Voltak, akik elsőkerék-meghajtással kí-sérleteztek és ez a rendszer be is vált, amikor egyenes útszakaszokon volt szó csúcseredmények felállításáról. Amint azonban a fordulás terepen kellett nekiereszteni az elsőkerék-meghajtású versenykocsit, bizonytalanná vált a kormányzás, mert hiszen a kormányzást végző első meghajtott kerekek faraltak

aki már vezetett valami igen gyors sportkocsit — rendkívül fontos a könnyű és érzékeny kormányszerkezet. De baj volt a Millerek súlyelosztásával is, úgyhogy az volt az általános vélemény, hogy a négykerék-meghajtás-nak nincsen jövője a versenypályákon. A véleményre mintha rácsófolt volna a tavalyi John Cobb-féle 600 kilométer-hez közeli világsúcseredmény, vi-szont nem szabad elfeledni, hogy ez az eredmény nyílegyenes terepen szü-letett meg, ahol a kormányzásra leg-feljebb azért volt szükség, hogy a koc-sit egyenesben tartsa a testes angol szőrmekereskedő.



Az elsőkerék-meghajtású, elől elhelyezett motorral ellátott versenykocsi első kerekei csúsznak ki a fordulóban.

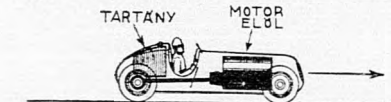
Érdekes véleményét nyilvánított annakidején a megboldogult Frank Lock-hardt, a világhírű amerikai versenyző a négykerék-hajtású Miller kocsikról. Szerinte — és Lockhardtnak ugyan-csak volt alkalmja kikóstolni ezt a versenykocsitípust — négykerék-haj-tású kocsinál a vezető fordulóban sohasem tudja, hogy mi fog történni. A négy kerék meghajtásához ugyanis igen komplikált hármas differenciál szerkezet szükséges, a három differenciálban olyan veszteségek lépnek fel, hogy a meghajtást teljesen kiegyenlí-teni lehetetlen. Hol az egyik, hol a másik, illetve harmadik és negyedik kerék kapaszkodik jobban és abban a pillanatban, amint az ellenlábás ke-rék megcsúszik, illetve túlpörög, máris megírat a kocsit.

A jövő versenykocsija alighanem a négykerék-hajtású, tökéletesített és tel-jesen kiegyenlített differenciálművel szerelt és négykerék-kormányzású típus lesz, feltéve, hogy a vele kapcsó-latos problémákat meg tudják oldani. A differenciál kérdése nem megoldha-tatlan, csak éppen az Auto Union és MB versenykocsi féldifferenciál meg-oldására kell gondolni. Ez a konstruk-ció megakadályozza azt, hogy a meghajtóerő orozslánrésze arra a ke-rékre jusson, mely éppen túlpörög, márpedig a rendes differenciál éppen arra a kerékre osztja el a meghajtóerő nagyobb részét, melyre kisebb ellen-állás hat. A négykerék-kormányzás sem megoldhatatlan kérdés, marad csupán a súlyelosztás problémája. A versenykocsi súlya verseny közben állandóan csökken abban az arányban, ahogyan az üzemanyaga fogy. Ez a súlykülönbözet elég tekintélyes, ha figyelembe vesszük, hogy a mai GP kocsitartányába vagy másfél-száz liter

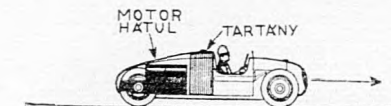
Az AU versenykocsi motorja a kocsit fará-ban van elhelyezve. A nagy súly következté-ben növekszik a központfutó erő és a kocsit erősen faral a fordulóban, egyenesben vi-zsont kisebb a túlpörgés.

üzemanyag fér bele. És ha hátul van a tartány, úgy az üzemanyag mennyi-ségének csökkenésével a kocsit fará-nak súlya, illetve a hátsó kerekekre ható terhelés is csökken, a teli tartányú kocsit egészen másképpen viselkedik, mint amikor az már kezd ürülni. Nem se-gít azon az elől, vagy éppen középen el-helyezett üzemanyagtartány sem, az egyedüli megoldás több apróbb és egybekapcsolt tartánnyal egyenletesen leterhelni a gépet, ez pedig műszaki szempontból nehéz dió.

Sajnos a versenykocsiknak ez az égető kérdése ma — reméljük csak ideiglenesen — kevésbé időszerű és inkább elméleti, mint gyakorlati szem-pontból érdekes. Mire azonban újra felbőgnek az Auto-Unionok és Merce-desek a francia Grand Prix-versenye-ken, addig egészen biztosan megoldó-dik a kérdés.



A szabványos versenykocsi-konstrukcióban elől van a motor és hátul az üzemanyag-tartány. Amint a tartány ürül, csökken a hátsó kerekekre ható súly és romlik a meg-hajtó-kerekek kapaszkodása.



Az Auto-Union versenykocsi-nak hátul van a motorja és közvetlenül előtte a tartány: jobb a kerekek kapaszkodása, viszont a nagy súly miatt csökken a kanyarbiztonság.

meg és a kocsit csak nehezen tudta meg-tartani az irányt. Kítűnt, hogy amíg az elsőkerék-meghajtás hihetetlen stabili-tást és kanyarbiztonságot kölcsönöz a mindennapi túra- és sportkocsinak, addig sokszáz lóerős motorral szerelt versenykocsi esetén ez a rendszer merőben használhatatlan és veszélyes.

Amerikában már kerek tíz évvel ezelőtt kísérleteztek a négykerék-meg-hajtású versenykocsival, a híres Mil-lerék be is váltak az — emeltfordulás körpályákon. Az országúti versenyeken azonban tökéletesen csődöt mondtak, aminek nem elvi, hanem konstrukciós oka volt. A Millerek meghajtott első-kerekeinek olyan volt a konstruk-ciója, hogy nemcsak a kerekek bevá-gását, tehát az erélyes kormányzást nehezítette meg, hanem egyben na-gyon nehezé is tette a kormányzást, versenyben pedig — mindenki tudja,

PHÄNOMEN

kismotorkerékpár, 98 cm-es Sachs-motorral

Kézzel könnyen állítható lánc, 2 sebesség 15 w. állagítás. Szabadalmazott gumigyűszű elsővilla.

K. BAUER IZABELLA U. 98

LEGOLCSÓBB LEGNAGYOBB

használt motorkerék-pár alkatrészekben

MOTORBONTÓ

REICHFELD, VISEGRÁDI UCCA 11-a

TELEFON: 12-79-06

Semmerz Jókai tér 2.
kerék DEÁK

MINDEN MÁRKÁJÚ

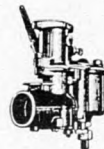
karburátort javít - beállít

WESEL

karburátor - specialista

VI., JÓKAI UCCA 34

Telefon: 125-580



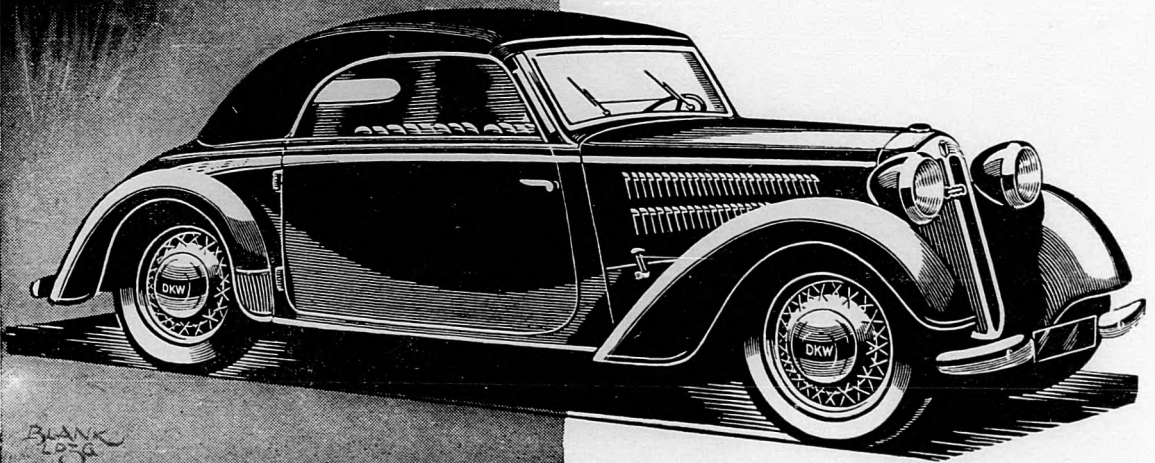
TAVASZI ÁLMUNK

A **DKW**

Mert független rúgózása
és hátsó függőtengelye,
rendkívül hosszú tengely-
távja és közmondásosan
takarékos,
elpusztíthatatlan motorja

6-7 literes fogyasztás

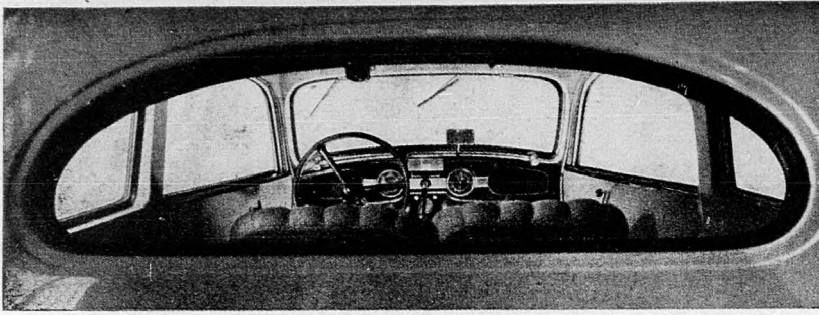
mellett is rendkívül magas
utiatlagot tesz lehetővé



VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH M.

BUDAPEST,
LEHEL U. 2.



A DKW luxuslimuzin tágas utasfülkéjéből széles kilátás nyílik.

BEMUTATJUK A FÉMKAROSSZÉRIÁS DKW LUXUSLIMUZINT!

Ismét bővült a DKW-család; ezúttal a limuzinek jelentek meg fémkarosszériás luxusváltozatban, miután a fémkarosszériás DKW luxuskabriólék immár évek óta, mint a legszebb vonalú kiskocsik élvezik az autósokközönség kegyeit. A luxus limuzinek minden tekintetben méltóak lettek azokhoz a hagyományokhoz, melyek a pompás luxuskabriólékban formálódtak a DKW konstrukció tökéletességéből fogant technikai és esztetikai egységgé. A DKW-gyár az új luxuslimuzin megteremtésével annak a vevőrétegnek járt kedvében, melynek igényei a luxuskabriólék nyújtotta kivétel felé vonzódtak ugyan, de — ragaszkodnak a limuzinmegoldáshoz! Ennek a tekintélyes vevőrétegnek lesz ideális kocsitípusa a fémkarosszériás DKW luxuslimuzin és annak nyithatótetős változata, a luxus kabriólimuzin!

Hangsúlyozzuk, az új típusok a motor- és alvázkonstrukció szempontjából mitsem változtak — a DKW konstrukció évek óta változatlanul is a legmodernebb megoldások közé számít! — az egyedüli újdonságot a luxuskivitelű fémkarosszéria jelenti, mely külső vonalvezetésében félreismerhetetlen Auto-Union tradíciókat őriz. Izléses, lágy vonalak jellemzik a luxuskivitelű limuzin és kabriólimuzin karosszériákat, melyek férőhelye még tágasabb lett, páros szélvédőtörölővel ellátott szélvédője pedig nyitható kivitelben készül. A tágas ablakok nemcsak a vezetőlésből, de a hátsó ülésekből is kitűnő kilátást biztosítanak, a fényűzően felszerelt szerelékfalon megtaláljuk mindazokat az apróságokat, melyek a vezetés kényelmét szolgálják.

A vezetés biztonságáról a már közmondásos DKW-stabilitás gondoskodik, mely a változatlan alvázkonstrukció révén természetesen az új, luxus típusoknak is sajátja. A kisautónál merőben szokatlan hosszú tengelytáv, az elsőkerékek független felfüggesztése és a hátsó független nyújtotta stabilitást és úttartást az elsőkerékajtás különleges meghajtása páratlan kanyarbiztonsággal egészíti ki. A

DKW kormány szerkezete, a fogszerű megoldású kormánymű nemcsak kinematikusan vezető helyesen a kerekeket, hanem lehetlenné teszi a kormányhajtást kifejlődését is, míalt nagymértékben fokozza a vezetés biztonságát. És ha már a DKW-kocsik úttartásának

A DKW luxuslimuzin és luxuskabriólimuzin műszaki adatai

Motor. Gumiba ágyazott 76×76 mm. furatleketű, 690 kem.-es kéthengeres kétütemű motor, mely 1:5.9 sürítési aránnyal dolgozik és 20 lóerőt ad le. Lapos dugattyús, ellenöblítéses rendszer, termoszfion hűtés. Solex gázosító és légszűrő.

Elektromos berendezés. 6 Voltos Dynastart berendezés a főtengyéről közvetlen meghajtva.

Erőátvitel. Többlémezű olajos kupp-lung, háromfokozatú sebességváltó és szabadonfutó. Egy blokkba épített motor, sebességváltó és differenciálmű. Független kerékfelfüggesztés, hátul függőtengely. Négy olajlékhárító. Fogszerű kormányzás. Magasnyomású zsírzás. Tengelytáv 2600 mm., nyomtáv el-el-hátul 1190/1250 mm., teljes kocsiszélesség 1510 mm., teljes kocsihosszúság 4240 mm., magasság 1490 mm., súly kb. 780 kg., gumiméreték 5,00×16, üzemenyagtartály ürtartalma 32 liter, hűtő ürtartalma 8 liter.

Fékek. Szervo hatású „Duplex-Perrot” rendszerű négykerékfék.

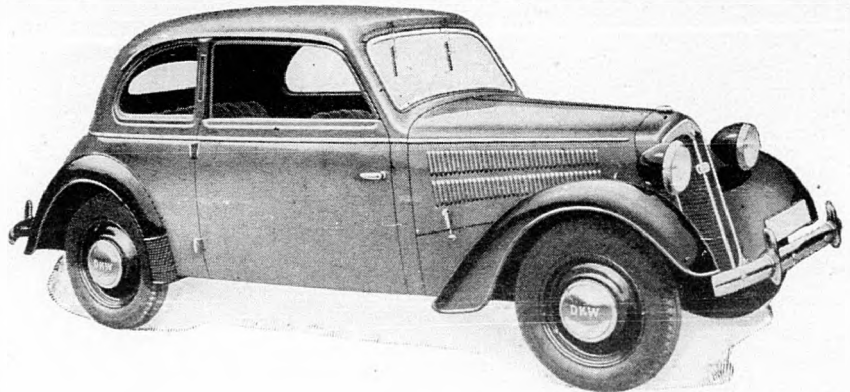
dieséreténél tartunk, nem mulaszt-hatjuk el a DKW-rendszerű hátsó függetlenyeltéltatását sem, mely megoldás annyira bevált, hogy a legdrágább kocsikra is kölesön-vették. A DKW alvázkonstrukció-

ban az elsőkerékajtás mellett oroslánrészt kell tulajdonitanunk a hátsó függetlenyeltéltatás abban, hogy a DKW-kocsival az enyhébb kanyarokat szinte teljes gázzal vehetjük és hogy a kis DKW annál jobban fekszik a kanyarban, minél több gázt adunk. Innen adódnak azután azok a meglepően magas utazási átlagok, melyek révén a DKW vezetője sokkal nagyobb esússebességű kocsikat is maga mögött hagyhat.

A luxus modelleknél változatlanul alkalmazott DKW-motorokban régi konstrukciós igazság öltött testet: az egyszerű műszaki megoldás egyben tökéletes üzembiztonságot jelent. Minél egyszerűbb a konstrukció, annál jobb! Ezt a feltevést bámulatos következetességgel reprezentálja az elpusztíthatatlan, karbantartást alig igénylő, rendkívüli élettartamú kéthengeres, kétütemű Schnürle-rendszerű ellenöblítéses motor, melynek teljesítőképessége közismert. A rendkívül egyszerű, igénytelen kétütemű motor egyéb föelnyében abban áll, hogy olyan olajozási rendszert tesz lehetővé, mely egyedül biztosítja az összes kenési helyeknek állandóan friss olajjal való ellátását. Mondanunk sem kell, a DKW-motor elpusztíthatatlanságának, értékállóságának ez az olajozási rendszer egyik legfőbb garanciája! Az abszolút üzembiztonsághoz 90 km-es sebesség mellett is 7 literen aluli fogyasztást számolva, izelítőt kapunk a DKW-kocsik gazdaságos üzeméből, népszerűségük titkaiból!

A DKW-kocsik Perrot-rendszerű fékjei biztosítják azt, hogy a túlméretezett fékbetétek teljes egyenletességgel és egész felületükben egyszerre hatnak a fékdobokra úgy, hogy aránylag gyenge pedálnyomásra is beáll az erős fékhatás. A tökéletes utazási kényelem fokozására szolgálnak a nagyméretű 5,00×16 méretű ballonpneuk, melyek a tökéletes rúgózással egyetemben eredményezik azt, hogy a kis DKW a legelhanyagoltabb utakon is könnyedén siklik tova, hol a legtöbb nagykocsi csak lépésben tud eldőcögni.

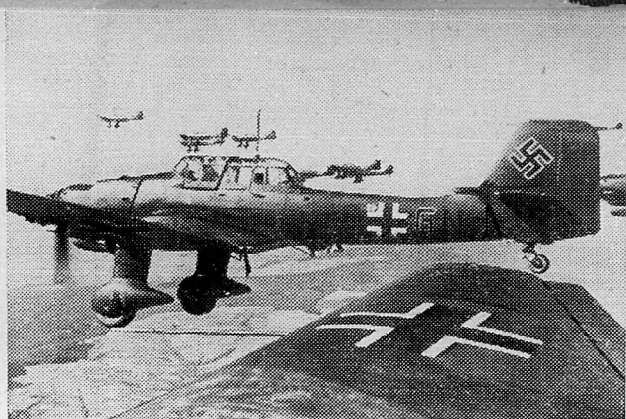
A két új DKW luxusmodell bizonyítványába nyugodtan beírhatjuk, hogy a százezerszeresen bevált DKW-motor és DKW-alváz a gyönyörű luxus karosszériákat is a népszerűség széles útján fogja a siker felé röpiteni!



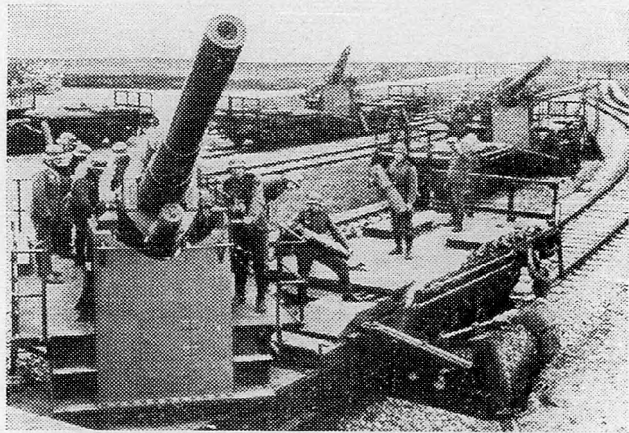
Ime a fémkarosszériás DKW luxuslimuzin.



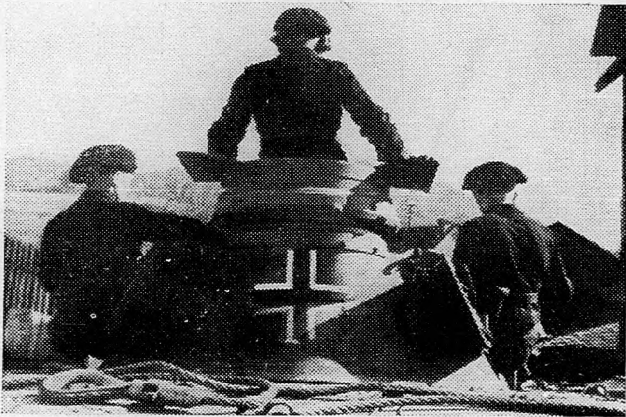
A támadás előtti percek a legizgalmasabbak, még néhány pillanat és megindul az előretörés.



Különlegesen épült gépek a Junkers Ju 87 típusú bukó bombázók, melyeknek birniok kell a néha 800 kilométernél is gyorsabb iramú zuhanó repülést.



Ezek a nehéz lövegek vasúti alvázon gördülnek.



Német nehéz harcoksi Nyugaton.

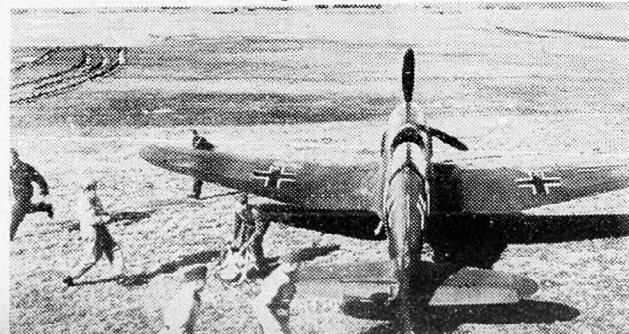


Előnyomulás sziklás norvég terepen. A robbantás útján sziklákkel eltorlaszolt hegyutak megtisztítása kemény feladat.

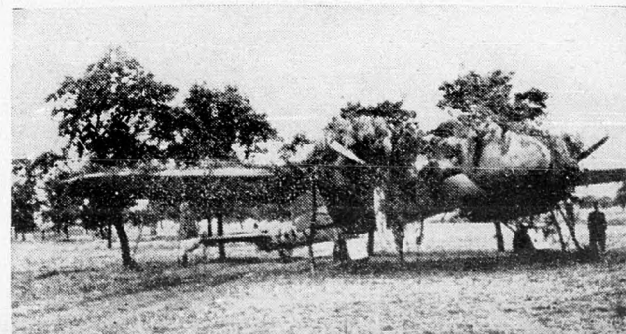


Könnyű géppágyú tüzeldállásban. A könnyen szállítható, nagy tűzerejű, könnyű géppágyú kitűnően beválík az alacsonyan szálló repülőgépek leküzdésében.

Ez az új Heinckel He 113-as együléses vadászgép. Az új Heinckel a német légtörök leggyorsabb egysége.



A jól rejtett felderítögépet még közvetlen közletről is csak nehezen lehet észrevenni.





Miért jár még
a
skót
is a mai
időekben
NSU motoron?

Mert az NSU fogyasztása
nevetségesen csekély

DÓRY ÉS KOVÁTS KFT
BUDAPEST, VI., ARADI UCCA 44



MEGBÍZHATÓ!
GYORS!
TAKARÉKOS!
ELEGÁNS!
OLCSÓ!

AZ ÖN MOTORJA



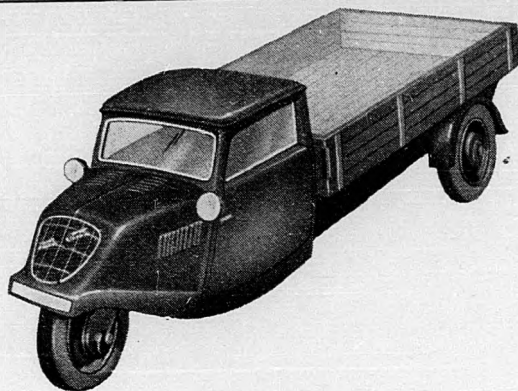
Gyártja: STADLER RT.

Képviselet:

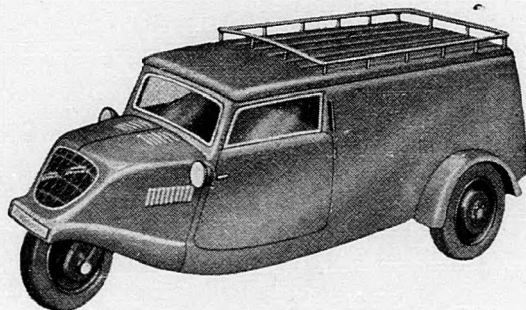
PAJOR, JÓKAI UCCA 21

**S
T
A
N
D
A
R
D

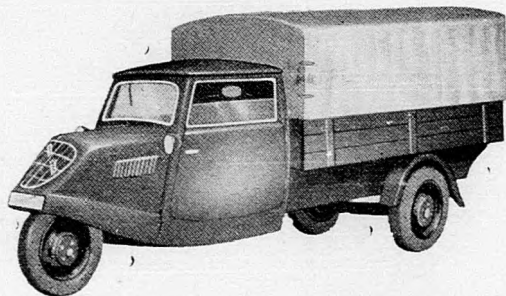
K
I
S
T
E
H
E
R
K
O
C
S
I**



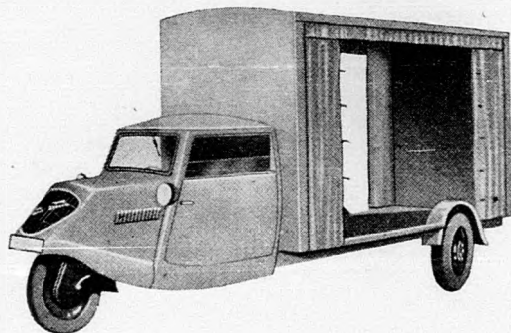
STANDARD nyitott szállítókocsi



STANDARD csukott szállítókocsi esomagráccsal



STANDARD nyitott szállítókocsi ponyvateffel



STANDARD csukott butorszállítókocsi beltuzható ponyvaoldalfalakkal

Minden típusnál két és félméter hosszú kocsiszekrény, 650–1000 kg. határos teherbírással, 250–600 ccm-es ILO-motorral, teljes terheléssel 60 km sebesség, 3,5–6,9 l. benzint fogyasztással

Minden kereskedő és iparos
legolcsóbb megbízható szállítóeszköze!

VEZÉRKÉPVISELET:

MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.

BUDAPEST, V., VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60. — TELEFON: 121-404

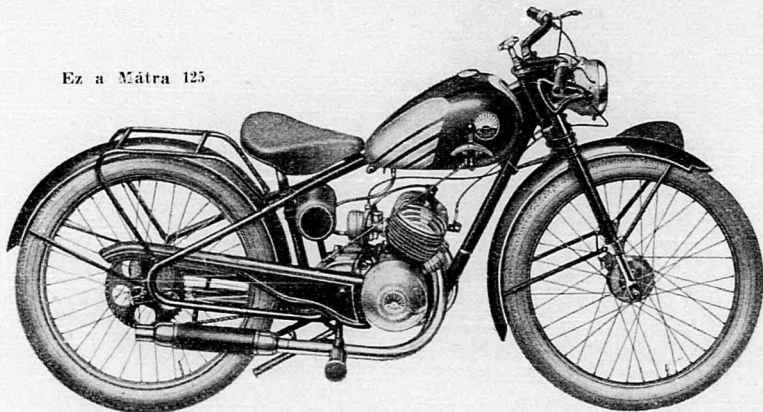
A motorosítás leghathatósabb fegyvere a Mátra-sorozat legújabb tagja, a

MÁTRA 125

A mikor az ember úgynevezett „újszülött” motorkerékpár nyergébe ül, valahogyan ünnepélyes érzések hatalmasodnak el rajta. A próbaút ilyenkor sokkal több az egyszerű próbaútnál, hiszen a vidám motorberregésben a színházi bemutatók ünnepi íze az első esők zamatával keveredik. És még ünnepélyesebbé teszi az „ismerkedést”, ha az ember némi kis büszkeséggel magyar gyár magyar termékét veti alá próbának és a gép megálmodója, megalkotója ráadásul azzal bocsátja útjára, hogy: nem kell kímélni!

Az egyszer nem is kíméltük a próbaútra rendelkezésünkre bocsátott gépet, a most megszületett Mátra 125 sorozat első példányát, a legújabb sütetű magyar kismotort, a hírneves Mátra 100 modellek testvérét, melyet Urbach László Hunyaditéri boltjából egyenesen a Gugerhegyre és a Nagyszénásra vittünk, hogy alapos „nyüzás”, gyalog is nehezen járható tereppel való birkózás során állíthassuk fel tudásának mérlegét.

Ez a Mátra 125



Már a városi forgalomban feltűnt a kis Mátra 125 rendkívüli virgoncsága. Háromsebességes váltóját alaposan kihasználva, igazi TT rajtok során sikerült minden egyes alkalommal elsőnek otthagyni a zöldbe borult közlekedési lámpáknál tömörülő egész „mezőnyt”, pedig szegény kis Mátrának kerek 90 kilót kellett vállalnia, e sorok őszinte írója ugyanis annyit vall be abból, amit a latban nyom.

Az első út a Várba vezetett, a Hunyadi János úton a kellő lendületbe hozott gép vidám könnyedséggel lifelt fel direktben a kilencven kilót, a hajtófordulóban másodikra visszakapcsolva, szinte kilótt és alaposan le kellett szorítani, nehogy kiszaladni támadjon kedve. A Várból lefelé jövet alkalom nyílt a fékek alapos kipróbálására, azonnal feltűnt, hogy a szerencsésen méretezett fékekkel tekintélyes iramból is simán és minden „szenzáció” nélkül lehet megőlni a tempót, a főbbízen bevallott kilencven kiló ellenére.

A szerencsésére elhagyatott Gugerhegyen — a régi, motalkójegy nélküli világból ki nem emlékszik erre az egyetlen szerpentin és hajtósorozatból megépített kapaszkodóra — a gépséke másodikkal minden megerőltetés nélkül

surrant fel és nem panaszkodott akkor sem, amikor a gépjárművek számára teremtett útról letérve, a kizárólag jó tudóval rendelkező ábrándos gyalogosok céljait szolgáló hegyvíósvényen kapaszkodunk fel a gugerhegyi kilátóig. (Hogy ez a merőben szokatlan leruccanás a járt utakról sikerrel járt, azt a mellékelt ábra igazolja.)

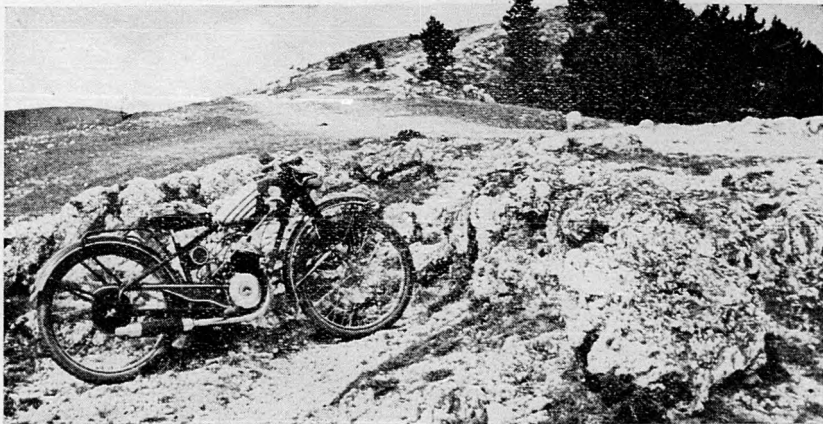
Hüvösvölgy, Nagykovácsi, Hidegkút. A hírhedt nagyszénási Reibsand Alpesek, ahol a kőpor terem, ahol a hajdani KMAC terepversenyek során csak néhány kiválasztottnak sikerült fel-evickélni. Itt láttuk, hogy az utóbbi években mennyit fejlődött a motorteknika. A laza, omladékos, mély talajon, ahol évekkal ezelőtt még a nagy 500-as motorok is sóhajtoztak (vezetőjükkal együtt), ahol az erőlködéstől picesenyésdő kuplungok orrfacsaró illatától a közeli fényérdődés napokra elveszítette varázsát: a kis Mátra 125 úgy kapaszkodott fel, mint valami jól bejárt hernyótalpas löveg-vontató alkalmazhatóság, amikor nemesak a motor



A Gugereren.

mindennapi használatban is megérdemli a motorkerékpár nevet. Mert amelyik gép a nehéz talajon, a laza, meredek kapaszkodón is stabil, jól húz, nem fullad ki, könnyen kezelhető és virgone, az nem adhat panaszt sem az Andrássy úton, sem pedig a balatoni műúton.

Műszaki szempontból vizsgálva, a Mátra 125-öt: legnagyobb erénye a zömök, erős építés, bőkezű méretezés ellenére is alacsony önsúly. *Ma, amikor a megbízhatóság, stabilitás, sebesség, jó út és átlagtartás mellett a takarékoság is döntő jelentőségű: kettős örömmel kell üdvözölni azt a konstrukciót, mely a két liter alig meghaladó fogyasztás mellett is munkabíró, sőt nyüzásbíró, komoly, vérbeli motorkerékpár.* Urbach László Magyarország egyik legrégebbi és talán legeredményesebb motorosa, nemcsak gyakorlatilag, hanem műszakilag egyik legelismerettebb szakembere a magyar motoriparnak, ez magyarázza, hogy nem esodálkozunk azon a telitalálaton, mellyel fején ütötte a szegyet. A Mátra 125 annak a kispénzü és a havi motalkóadaggal minél többszáz kilométert lefutni akaró gardának ideális gépe, melynek régi vágya a filléres motorozás. A Mátra 125 elgondolása helyes volt, helyes volt a megtervezése és kivitelezése és újabb hatalmas fegyvert ad azoknak a kezébe, akiknek Hazánk motorosítása legszentebb feladataik közé tartozik.



A Nagyszénás ormán.



Örömmel látjuk, hogy új rovatunk visszhangra talált. Számtalan üdvözlő és gratuláló levél bizonyítja, hogy igyekeztünk nem fog kárba veszni. Haladó motoroséletünkbe új vérkeringést akarunk vinni, amikor a kismotorosok közérdekű problémáit felvetjük és felszínen tartjuk.

Ilyen megoldásra váró kérdés például: miért kell az Andrássy úton át tolni a kismotort? Érthetetlen az az elbírálás, ami alá a kismotort vonták. A fővárosi kismotorosok ezrei kénytelenek a furesza rendelkezés miatt az Andrássy úti keresztelődések előtt leszállni a gépkörről és áttolni azt.

Vajjon miért?

Sok-sok kismotoros nevében kérjük az illetékeseket, hogy vegyék napirendre és szüntessék be ezt a kismotorosokra oly méltánytalan közlekedési rendelkezést.

Kismotoros GP lesz

A múlt havi számunkban beszélgetést közöltünk a Kerékpáros Szövetség al-elnökével, aki komoly sportprogramot ígért az idei szozónra.

Ez ügyben kerestük fel a Szövetség ügyvezető társelnökét, Boldog Nándort, aki röviden válaszolt a lehetőségeket.

— A Szövetség valóban komoly sportterveket dolgozott ki, amelyen keresztül további lehetőséget fogunk nyújtani egy olyan rétegnek a sportolásra, amely eddig ki volt zárva a motorsportból. A Szövetség erkölcsi támogatása már eddig is hatalmas léptekkel vitte előre a kismotorsport ügyét és reméljük, hogy további munkánkat zavartalanul tudjuk majd folytatni.

Mi is reméljük, hogy e sokat jelentő ígért sok versenyben fog tettebe valósulni.

A beszélgetés után Szittya Rezsőt, a Kerékpáros Szövetség főtitkárát szólalattuk meg, hogy a versenyekről közelebbi adatokat megtudjuk.

— A tervezet szerint — kezdte Szittya főtitkár — több mint tíz pályaverseny

lesz idén a Millenáris betonján. Ezenkívül több terep, illetve országúti verseny szerepel a tervezetben. Ez utóbbiak közül a Népligetben június 23-án lefutásra kerülő Grand Prix jellegű tornazóverseny bír nagy jelentőséggel.

— Tömegmegmozdulásnak szántuk ezt a versenyt. Ennek lehetőségét két tényezőben látjuk biztosítva, először is a filléres nevezési költségben és az értékes díjakban. A verseny részletes feltételeit most dolgozzuk ki és még a napokban el is készülünk vele. Európában ez lesz az első kismotoros Grand Prix — fejezte be felvilágosítását a Szövetség főtitkára.

*

Minden bizonnyal komoly versenynek lehetünk tanui a Népligetben. Amint értesültünk, úgy a W. M.-éknél, mint a Mátrá-éknál nagyban folyik a készülődés. Mindkét helyen köszörülik a — kardokat. És miként már a múlt számunkban megírtuk, a Kerékpáros Szövetség külön kategóriában indítja a gyári versenyzőket, amivel biztosítani akarja a kevésbé gyorsgéppel és kisebb rutinnal rendelkezők győzelmi esélyét.

A kismotoros felet

Hitetlen, Budapest. A „Mátra 100” a porlasztót és a lendkeréknágnest kivéve, magyar gyártmány. Nekünk eliheti.

H. I., Szolnok. Nem érdemes csináltani. Eredeti alkatrész nem drágább, sőt talán olcsóbb is. Szolnokon bizonyára több helyen is árusítanak Csepel alkatrészt.

B. S., Szeged. Így nem tudjuk megállapítani, küldje fel a dugattyút, majd megvizsgáljuk.

H. I., Kassa. A Phänomen 100-as típusa „BOB”. Sachs motorja 98 km.

Többeknek. A láncot ne zsirral, hanem vékony olajjal kenjük. Nagyon jól tesz a láncnak, ha azt 2—3000 km.-ként petróleummal lemoszuk és utána fagygyúban kifőzzük.

A Shell Autóstétkép legújabb kiadása

Az ötletes hajtogatási rendszerben készített SHELL Autóstétkép sikerét és népszerűségét bizonyítja, hogy a II. kiadás is teljesen elfogyott. A térkép iránt minden irányban megnyilvánuló nagy érdeklődés arra bírta a térkép szerkesztőit, hogy a III. kiadást is sajtó alá rendezzék. A legújabb kiadás június hó 1-én jelenik meg és Csonka-Magyarország területén kívül magában foglalja az egész Felvidék (mai nevén Szlovákia), valamint a déli környező államok (Horvátország, Temesvidék, Erdély stb) területének nagyrészét, pontos útjelzéssel, kilométerezéssel és útminőség feltüntetésével. Ennek a lényegesen bővített kiadású térképnek az eladási ára változatlanul 2 pengő és 1940 június hó 1-től kezdve minden Shell-benzinkútnál kapható.

Ugyazintén továbbra is kaphatók a SHELL külföldi autóstétképek is 2 pengős árban. Mindezek a térképek postán is megrendelhetők, amely esetben az igényelt térképek ára (darabonkint P 2.—) befizetendő a Shell Kőolaj R. T. térképszálya 44.626. sz. postai csekkszámlájára és levelezőlapon jelzendő, hogy melyik ország térképére van szükség.

B	Belgium	GB	Nagy-Britannia
CH	Svájc	I	Italia
D	Német Birodalom	M	Magyarország
F	Franciaország	NL	Hollandia

Válasz egy panaszos levélre:

A múlt számunkban közölt panaszos levelet érdeklődéssel olvastuk. Minthogy az illető úr nem nevezte meg magát, így mi is ugyanezen az úton válaszolunk. Való igaz, hogy azt hirdettük, hogy minden márkájú motorkerékpárhoz tudunk alkatrészt szállítani, azonban mégsem kívánhatja az illető úr, hogy oly alkatrészt is szállítsunk, amelyet a motorkerékpárt gyártó cég sem tudna szállítani.

Nagyon lekötölezne igen t. Szerkesztő úr, ha nb. látogatásával egyszer megismerne és azután közkezdelt lapja útján tájékoztatná Olvasóit, hogy mi minden kapható nálunk.

Motorbontó

Budapest, V., Visegrádi u. 11/a.

RIV



golyós és görgős
csapágyak

Szilárd Béla Budapest, VI. Nagymező-u. 15 • tel: 125-336

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Költözködik az Opel képviselő! A Nemzetközi Gépker. rt. irodái és eladási osztálya a Vörösmarty térről a Kristóf tér 3. sz. alá költözött.

— És mit hallott a motorosonakok üzemenyagellátásáról, Hébli úr?

— A Budapest Motor Yacht Club közli, hogy a M. kir. kereskedelmi és közlekedési miniszternek 32.000/1940. K. K. M. számú redeclete értelmében a vízijárművek tulajdonosai motalkószükségletüket 2.— pengős okmánybéllyeggel ellátott és a Kereskedelmi és Közlekedési Miniszter Urnak címzett kérvényben kérik. A kérvény a vízijármű tárolása szerint illetékes révkapitánysághoz (Budapest: M. kir. Révkapitányság, V., Kossuth Lajos tér 4), ott, ahol révkapitányság nincs, az illetékes főszolgabírói hivatalnak adandó be. Az ügymenet megkönnyítése végett kívánatos, hogy a vízisporttal foglalkozó egyesületek motorosonakkal rendelkező tagjai kérvényét összegyűjtve egy jegyzék kíséretében nyújtsák be. A kérvénynek tartalmaznia kell: a vízijármű tulajdonosának nevét, lakhelyét, a hajó rendszámát, tárolási helyét, a motor köb-tartalmát, gyártmányát és a hengerek számát. A B. M. Y. C. tagjai kérvényüket a Klub állomáshajóján levő irodai helyiségbe adják be. (Ujlaki rkp. Harcsa uca) d. u. 5—7. Telefon: 150-747.

— És mit tud a kövezetvámok eltörléséről?

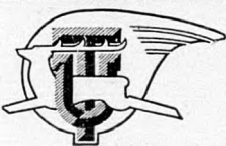
— Illetékes helyen nemrégiben úgy nyilatkoztak, hogy a sorompóvámokat feltétlenül megszünteti a kereskedelmi kormány. A legfőbb nehézséget a kérdés megoldásában az a körülmény jelenti, hogy a sorompóvám évente kb. 2.200.000 pengőt jelentett a vámszedő törvényhatóságoknak, melynek pótlását a benzinárak literenként 2 filléres emeléséből tervezték előteremteni. A benzináremelés megtörtént, a motalkó literje 17 fillérről drágult. A súlyos ár-emelést valamennyien könnyebben viselnék el, ha tudnák, hogy ebben az összegben be foglaltatik az eltörlendő vidéki kövezetvámok pótlására szánt összeg is. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy csakis a vidéki kövezetvámok eltörléséről eshet szó, mert a székesfőváros a vámsorompók jövedelméből évente pótolhatatlan 3 millió pengőt vesz be, a személyautók sorompóvámját pedig már régebben eltörlölte.

— Szakmai hírek?

— A Motorkerékpár és Autóalkatrész Ker. Kft. (Zündapp képvis.) megszerezte



DEÁK
Jókai tér 2.



A modern 250-es motorkerékpár

Tiger villa, lengő-nyereg.

Kis fogyasztás. Nagy teljesítmény.
K. BAUER IZABELLA U. 98

Gazdaságos

áruszállítást az egytengelyű

Uhri-pótkocsi

biztosítja. Személykocsi után kötve minden szállítási célra alkalmas.

Gyártja: **Uhri Testvérek**

autókarosszéria és járműgyártó kft.

XIV., Hungária körút 207. — *297-306

a Standard kisteherkocsik vezérképviselőjét. A 250—600 km-es Ilo motorokkal szerelt 650—1000 kg. teherbírású típusok a legkülönbözőbb célokra szolgáló kocsiszerekény megoldásokkal épülnek és teljes terheléssel 60 km-es sebesség melletti 3.5—6.9 literes rendkívül gazdaságos üzemanyagszükségletüknek megfelelő meglepő olcsó áron kerülnek piacra.

— Más új képviselő?

— Akad! A Népmotorok gyártó Stadler rt. átvette a cseh-morva protektorátusi Zetka motorkerékpárok vezérképviselőjét. Az áramvonalas lemezváza épített 100, 175, 250 és 350-es egyhengeres, illetve 500-as kéthengeres, kétütemű motorok első szállítmánya már megérkezett, a gépek a budapesti képviselőnél (Pajor-cég, Jókai uca 21) megtekinthetők. Képes ismertetőt készséggel küld a cég.

— Más érdekesség?

— Érdekes tudni, hogy a Bszkárt autóbuszüzeme 1939-ben 52 millió utast szállított, 13 millióval többet, mint az előző évben. A vállalat mult évi kocsi-kilométer teljesítménye elérte a 14.6 milliót, bevétele pedig 24.9%-al haladta meg a megelőző évi bevételt. Kétségtelen, hogy a nagyarányú, ötéves beruházó program beszerzései, az 50 új autóbusz, nagyban hozzájárult az üzem fellendítéséhez.

— Egyéb pletykákja nincsen?

— Most még elmondok egy komoly, egy érdekes, egy öröm hírt. Tessék csak figyelni. A napokban mutatta be dr. Szentkirályi Ákos azt a hús színes falitáblát, amely úgy a katonai, mint a polgári repülés minden válfaját felöleli. Gách György művészi rajzaival magyarázza a repülés nagy nemzetvédelmi, erkölcsi és kulturális jelentőségét. És ez sikerült is. Még ott a helyszínen gratuláltam neki. Most jön az érdekes. Május 23-ára és június 2-ára hadseregversenyt tervez a Honvédelmi minisztérium. — Az örömhír. Pathó Gyuszi jövő héten szenteli fel a villaját Buda legszebb részén. A rossz nyelvek szerint az NSU-val nyerte össze. (Ügyebár Szerkesztő Ur sem tartja ezt valószínűnek?) Még nem gratuláltam, majd a villasztentelön.

— Bravó, Hébli úr! Maga mindent tud. Ajánljon egy 500-as versenymotort.

— Ötszázast, sajnos, nem tudok, de úgy hallottam, hogy a Dóry-féle gyári 350-es NSU és a Lukavecz-féle kompresszoros 250-es DKW eladó. Az országban ez a két leggyorsabb gép a maga kategóriájában. Ja persze, a címet nem mondtam. Tehát: NSU képviselő: VI., Aradi uca 44. De most már igazán rohanok.

— A viszontlátásra június 15-én.

A háború legjobb ellenszere az — idegenforgalom

Esser német idegenforgalmi államtitkár fogadta a sajtó képviselőt

Hermann Esser német idegenforgalmi államtitkár budapesti tartózkodása alkalmából sikerült sajtófogadtatást rendezett a Reichsbahnzentrale budapesti kirendeltsége, melynek élén Hans Seelmann igazgató és Karl Hasslinger a sajtóüggyek referense fogadta a vendégeket, akiknek sorában dr. Dulin Elek min. tanácsos, a miniszterelnökség sajtóosztályának h. vezetője is megjelent. Esser államtitkár Seelmann igazgató üdvözlő szavaira közvetlen modorban válaszolt:

— Németország ma háborút visel, mely háború nehézségeivel már eleve tisztában volt és éppen ezért annak kiemelése elé is nyugodt bizalommal tekint. Ez a bizalom magyarázza látogatásom célját is: a háború utáni idegenforgalom érdekében előre dolgozom a jövő számára, mert meggyőződésem, hogy ha egyszer csak harmincesztendő békeperiódust az általunk elképzelt legszelésebb néprétegekre felépített idegenforgalom számára tudunk gyümölcsöztetni, az a harminc esztendő elég lesz ahhoz, hogy a népek annyira megismerjék egymást és annyira megtanulják egymást becsülni, hogy — soha többé ne lehessen háború!

OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

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

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS

ÉJJEI-NAPPALI SZOLGÁLAT TEL.: 290-721
GYÓRFFY, Bulesú uca 13

FERGAT kerék

DEÁK Jókai tér 2. szám

Felelős szerkesztő és kladó:
KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt. Budapest. Nyomdaért felelős: Dr. Új István
Készült a könyvnyomtatás feltalálásának 500. évében.



ÚJ HELYISÉGEINK: VIII., PRÁTER-UTCA 22