

AutóMotor

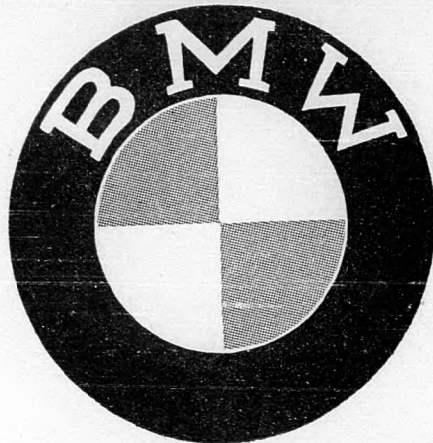
A.M.N. MŰZEUM
HIRLAP OSZTÁLYA



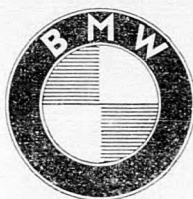
BMW angol T.T.-győztes!

Két BMW indult a világ legnehezebb versenyén az angol Tourist Trophyn és az 1. és 2. helyet foglalták el! Képünkön Meier várja a startjelet, ő az első nem angol versenyző, akinek az 500-as kategóriában sikerült megnyernie a Tourist Trophyt.





MOTORKERÉKPÁROK
az összes csúcsteljesítmények élén!



a világ leggyorsabb motorkerékpárja

(Henne 279.503 km-es sebesség)



a világ legmegbízhatóbb motorkerékpárja

(Az utolsó Nemzetközi hatnapos egyedüli hibapontmentes csapata)



az országutak királya!

(Angol szenior Tourist Trophy 1939: Győztes rekordidővel MEIER (BMW). Második WEST (BMW).
Két BMW indult, mindkettő az élén)

Vezérképviselő: **STEYR-DAIMLER-PUCHMŰVEK RT.**
BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 25.

Előgyujtás

Mint azt már legutóbbi számunkban jeleztük: automobilizmussal foglalkozó és életének pelenkafestő korszakát négykézlábzó laptársunk rajtunk próbálta ki alig serkedő tejfogait azon alkalomból, hogy kénytelenek vagyunk egyre gyakrabban rámutatni arra az impotens szepre, melyet a KMAC a versenyrendezések terén tanusít. Belénk marit, mert mint a magyar motorsportnak egyesületétől és klikkekétől független, mintegy élő lekiismerete vagyunk kénytelenek egyre gyakrabban ostorozni azt, hogy a KMAC a versenyek rendezése helyett inkább a versenyek lemondásában jeleskedik és leleményét nem a versenyek minél sűrűbb és tökéletesebb rendezésében, hanem inkább a lemondást indokoló közlemények kiagyálásában csillogtatja.

Laptársunk támad, mert kötelességünkhöz híven állítottuk egymással szembe a KMAC aggkori vagy hűdéses tehetetlenségét a kismotorosok egészséges és izmos térfoglalásával, akik külpolitikai feszültségekkel, országgyűlési választásokkal, meteorológiai megnyilvánulásokkal dacolón — ezeken a címeken szokta újjában a KMAC lemondani a versenyeit — valóban dolgoznak a motorsport érdekében.

A támadó lap — a kámac hivatalos lapja. Felénk irányított és személyeskedéstől nem mentes fullánkötögetésnek értékét ez a tény egymaga szállítja arra a szintre, melyen általában azok mozognak, akiknek mondanivalója az őket anyagilag kitarók érdekeinek függvénye. Nagyon megértjük, hogy a KMAC hivatalos lapja nem adhat megdöbbenésének hangot afelett, hogy bár július hó elsejét írjuk: a KMAC az idén még egyetlen versenyt sem rendezett, hanem ellenkezőleg, sorban lemondott mindent. Nagyon megértjük, hogy a szöbanforgó lap nem kívánja vállalni a kenyérosztó gazdjait vékonyharapó és ezért erélyes ellenekelésben részesített puli kellemetlen szerepét, viszont erősen túllépi a józtlés és az egészséges önkritika határait akkor, amikor bölcs hallgatás helyett lázas szolgálatkészséggel mar bele abba, aki ilyen függelmi vonatkozásoktól feszélyezetlenül adhat hangot lelkiismerete szavának — a sport érdekében. Hogy az említett lap ezzel a megmondandóan állásfoglalásával önkéntelenül, de annál gyökeresebben exponálja saját helyzetének minden fonákságát — nem mi vagyunk ennek az okozói.

Jeles laptársunk amellet — mellébeszél. Mivel nyilván érzi, hogy meddő feladatra vállalkoznék akkor, ha a KMAC impotencia motorandiját pró-

bálná menteni, hát inkább — tanácsokat osztogat. Kéretlenül. És felhívást intéz hozzánk azzal, hogy rendezzünk versenyeket. Közben agyabafőbe dicséri annak a régen megszünt lapnak hajdani versenyeit, mely lapnak annak idején az volt a segédszerkesztője, aki most — miután a KMAC-ot éveken át erősen támadó lap segédszerkesztői íróasztala mellől egy kis KMAC sportbizottsági titkárkodás kerülőúttán ült bele hirtelen lendülettel a KMAC benünket támadó hivatalos lapjának felüls szerkesztői székébe — a kámac meggyőződéses védnökének lárvájában fröccsöll felénk a jobb sorsra vegyített ténstát. És ügyes mellékmondatokban regéli el, hogy milyen kitűnő versenyeket rendeztek hajdan a lapok. Minek magyarázza ezt nekünk, hiszen sohasem vontuk ezt kétségbe? Merő kartársiasságból még azt sem tettük szóvá, hogy az egyik ilyen versenyen például azt közölte a hivatalos eredmény, hogy a sokszázkilométeres megbízhatósági verseny befejező Vác—Budapest szakaszát az egyik oldalkocsis versenyző kerek 137 kilométeres átlaggal futotta be, annak ellenére, hogy a gépe még hegynek lefelé sem ment többet százánál. Azt hisszük, hogy nyilván erre célozt kitűnő laptársunk, amikor a saját által rendezett versenyek úttörő voltát hangoztatta. Mert ugyan mi az úttörés, ha nem a százat futó géppel az annak idején gidres-gödörös váci országúton 137-es átlagot futni?

Mi — nem pályázunk ilyen babérokra! És hiába erősködik kedves lap-

társunk — nem fogunk versenyt rendezni! Még akkor sem, ha erre módunk volna. Még akkor sem, ha nem állana fenn a KMAC-nak az a tilalma, mely szerint versenyt csak egyesület rendezhet, más legfeljebb vekkertúrát. Talán elfeledkezett arról derék laptársunk? Talán már nem emlékszik arra, hogy a KMAC nem is olyan régen annyi versenyt rendezett, annyira félt mások versenyrendezési konkurenciájától, hogy rögvest életbelepette ezt a tilalmat akkor, amikor ilyen versenyrendezési hírek jutottak a fülébe? És hogy ennek a generális tilalomnak szűk határait csak akkor bővítette ki a túraversenyekig, amikor a saját hivatalos lapja kívánt versenyt rendezni? Ejnye-ejnye, kihagy a memória?

Nekünk — nem kenyérünk a versenyrendezés. A mi feladatunk az automobil propagálni és fáradszátlanul dolgozni hazánk motorosításá érdekében. A mi feladatunk nevelni, tanítani, felvilágosítani a magyar autósokat és motorosokat, jó lapot adni olvasóink ezreinek kezébe. Hogy ez könnyebb, avagy nehezebb, mint versenyt rendezni, azt éppen remek laptársunk szerkesztője döntötte el, aki — jó versenyt már rendezett. És aki nyilván kissé megdöbbenve nézne maga körül, ha a saját erejéből kellene jó lapot csinálnia. Nagyon kíváncsiak volnánk látni, miképpen birkózna meg ezzel a feladattal, ha nem állanának a háta mögött a KMAC-nak azok az ezresbankói, melyeket például sokkal közhatalosabb volna — a sportra áldozni.



Az Auto-Union esapata (balról jobbra): Nuvolari, Müller, Meier, Bigalke és Hasse. Csak Stueck hiányzik!

ANGOL TT

250 kcm.

1. Mellors (Benelli)
2. Kluge (DKW)
3. Smith (Excelsior)
4. Martin (Excelsior)
5. Wünsche (DKW)
6. Mander (Excelsior)

350 kcm.

1. Woods (Velocette)
2. Daniell (Norton)
3. Fleischmann (DKW)
4. Mellors (Velocette)
5. Whithworth (Veloc.)
6. Wünsche (DKW)

500 kcm.

1. Meier (BMW)
2. West (BMW)
3. Frith (Norton)
4. Woods (Velocette)
5. White (Norton)
6. Archer (Velocette)

A Man-szigeti angol Tourist Trophy-versenyek klasszikus multjuk első éveitől kezdve valóságos próbakövei voltak az angol motorkerékpár iparnak, mely éppen a Man-szigetén évről-évre szerzett tapasztalatok szárnyán vívta ki magának a háborút követő másfélévtizedre szóló angol motorsport-hegemóniát. Az angol TT-pálya, a Man-szigeti 60 km-es IOM-cirkuít a világ legnehezebb országúti körpályája, amelynek ugratókkal és fordulókkal teletűzdelt keskeny útvonala nemesak sportszempontból ró súlyos próbát a versenyzőkre, hanem technikai szempontból is méltán valóságos próbaköve a versenygépekben testet öltött mérnöki leleményességnek. Hegynek fel, völgynek le, fordulók, bogárhátú hidak ugratói, melyekről 12–15 métert szökken a levegőben tova a felpörgő masina, kölesönöznek utolérhetetlen sajátosságokat a 60 km-es cirkuítnak, melyet megtanulni — bizony, évek tréningjére van szükség! Pláne, ha elképzeljük azt, hogy ezen a versenyen az óriási konkurrenciában végül is a fordulókban és más pikáns útszakaszokon szerzett tízedmásodperces időmegtakarítások döntik el a győzelem kérdését...

Az útvonal adottságai mellett azon-

ban az irtengerben fekvő Man-szigetének klimatikus sajátosságai is óriási körültekintést kívánnak a gépek beállítása szempontjából. Az időjárás viszonyokkal legismertebb szigetlakók sem tudják megmondani, milyen lesz az idő pár óra múlva? És ilyen bizonytalanság közepette tessék a motort és gázosítót beállítani, természetesen úgy, hogy száraz, meleg időben is ugyanúgy „stimeljen” minden, mint az Albionban annyira gyakori ködös, nyirkos, esős levegőben... Hiszen legtöbbször egyetlen körön belül találkozik a versenyző ezekkel a végtelkekkel aszerint, hogy a hegyekben kígyózó útvonalon száguld tova, avagy a cirkuít alsó régióinak gyors fordulókka fűszerezett szakaszain rakkol, esetleg a hírhedt Ballig Bridge trambulinszerű bogárhátáról szökken tova, illetve a Governors Bridge lejtős hajtúkanyarjából akceleral tova...

Ezen rövid ízelítő nyilvánvalóvá teszi azt, hogy a 60 km-es cirkuít a maga egyedülálló sajátosságával döntő előnyt nyújt a pályával ismerős angol versenyzőknek és „tunereknek”, akik a féltve őrzött versenymasinákon évtizedes tapasztalattal végzik el az utolsó simításokat. Nem esodálkozhatunk ezek



Craig-Ny-Baa: Fleischmann (350 DKW) a lejtős egyenest követő merész fordulóban

után azon, hogy a háború utáni években a kontinentális gyárak minden rohana összeomlott, az angolok IOM-szigeti oroslánbarlangjában másnak, mint angol versenyzőnek és angol gépeknek évtizedeken át nem termett babér! Az angol falanxot először az olaszoknak sikerült áttörniök, mikor néhány évvel ezelőtt a Guzzi-gyárnak a legjobb angol versenyző, Stanley Woods révén sikerült a 250-es és 500-as kategóriában győzelmet aratnia. „Olasz gép, de angol vezető!” — ez volt az angolok vígasza és az olaszok fájdalma: az olaszok számára nem volt teljes értékű az IOM-győzelem! De a jég, az angolok Man-szigeti verhetetlenségébe vetett hit, megtört és 1937-ben az olasz Tenni, a háború utáni angol TT-versenyek első külföldi győztesének kijáró büszke babérokat szerezte meg Itáliának! A rákövetkező évben a német DKW-menő Kluge csorbította meg a 250-es kategóriában aratott győzelmével az angolok TT-prezstízsét, mely a további csorbát talán csak annak köszönhetette, hogy az 500-as csoportba nevezett német BMW-team, Gall súlyos tréningbalesete folytán, visszalépett a starttól.

Az idei IOM-versenyek előzményei tragikus következetességgel hasonlítottak a tavalyihoz: Gall, a BMW-trió egyik főerőssége, a Ballaugh-Bridgenél bekövetkezett tréningbukásakor koponyatörést szenvedett és néhány nap múlva belehalt sérüléseibe... A BMW-csapat azonban megfogytakozva is, elindult a versenyen és Meier révén fölüeny diadallal, az angol West révén pedig kiténő második helyet öregbítette a müncheni gyár babérait. Az angol TT-versenyek történetében ez volt az első eset, hogy idegen márka 1. és 2. helyet foglaljon el az IOM-versenyek reprezentáns futamában, az 500-as gépek számára kiírt Senior Tourist Trophy-n...

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26



RIV

GOLYÓS ÉS GÖRGŐS CSAPÁGYAK autókhöz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező u. 15

TELEFON: +125-336

Szenzációs

Continental győzelem az angol

Taurist Trophy!



A világ leghosszabb és legnehezebb motorkerékpárversenyén

útvonalrekorddal

GYŐZ

MEIER 500 kcm-es BMW gépen és elsőízben hódítja el az angoloktól a TT versenyek legértékesebb trofeáját!

Második (250 kcm): KLUGE (DKW). **Harmadik** (350 kcm): FLEISCHMANN (DKW).
Ötödik (250 kcm): WÜNSCHE (DKW). **Hatodik** (350 kcm): WÜNSCHE (DKW).

Valamennyien

Continental

PNEUMATIKON

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

Meglepetésszerű győztes a Lightweight TT-n: Mellors (Benelli)!

A 250 km-es angol TT ezúttal valóban internacionális mezőnyt vonzott startjához: a legesélyesebb angol, olasz és német gépek és versenyzők küzdöttek a babérokért. A tréningek hatalmas küzdelem árnyékát vetették előre: egyik tréningnapon az angol Mellors, aki olasz Benelli-gépen nevezett a versenyre, 28 p. 13 mp-es kört futott, ami csak 2 mp-el maradt el Kluge (DKW) körrekordjától. A szezációs idő Mellorst lepte meg legjobban, hiszen saját bevallása szerint, eddig még sohasem sikerült 250-es gépén 29 p-en belüli kört futnia! A meglepetést azonban meglepetés követte: az utolsó tréningnapon az időmérők 26 perc 28 mp-es köridőt regisztráltak a kompresszor nélküli 250-es masinának, ami 5 mp-el jobb a 350-esek abszolút IOM-körrekordjánál!!! Ezt már Mellors is sokalta: tiltakozott, de — hasztalan! Az időmérés ellen nincs fellebbezés! Akkor sem, ha mégannyi kód van az óra körül...

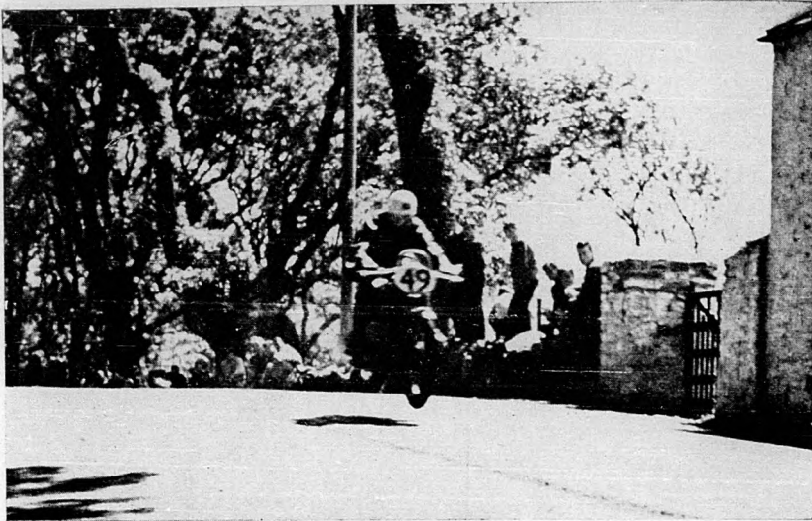
A tavalyi győztes Kluge (DKW) leggyorsabb tréningköre 28 p. 17 mp. volt, ezt az időt azonban a Guzzi-menők az utolsó napon túlszárnyalták: Woods 28 p. 16 mp-es idejére Tenni 27 p. 20 mp-el duplázott rá! A szakértők a két Guzzi-menőben látták a DKW-k legerősebb ellenfeleit! Mégis másképpen történt.

A verseny napján hirhadt IOM-köd terült a vidékre. Fent, a starthelyen, száraz volt ugyan az úttest, de Ramsey már esőt jelentett... És mire a mezőny fele elstartolt, már a starthelyen is esett az eső... És végig az egész útvonalon. csekély megszakításokkal, a verseny egész tartama alatt... A látási viszonyok különösen a cirkuít hegyi szakaszain voltak felette kedvezőtlenek.

Az első körben a várakozásnak megfelelően a kompresszoros Guzzi-menők: Tenni és Woods vannak frontban, de defektusaik folytán csakhamar a Kluge (DKW) által üldözött Mellors (Benelli) veszi át a kommandót. A rossz idő látáshatárolg idegesíti a tavalyi győztest, a pályával tökéletesen ismerős angol Mellors a rossz látási viszonyok folytán kétségtelenül fölénybe kerül kontinentális ellenfelével szemben. A viszontagságos időjárászt mi sem jellemzi jobban, mint a verseny derekán kiadott jelentés: „Kirkmichaelnél rossz látási viszonyok, szakadó eső; Ramsay jó; a Mountainban, a hegyvidéken 30–35 méterre lehet látni, sűrű köd; Craig-Ny-Baanál 80 méterre lehet látni, szakad az eső, az úttest rendkívül sáros!”

A körrekordok ilyen körülmények között természetesen elmaradnak! Az élen futó Mellors és Kluge mögött a 3-ik helyet Tyrell-Smith foglalja el Excelsior-ján. A DKW-gárdából Fleischmann motordefektus áldozata lesz. Wünsche és Thomas helytelen gázosítóbeállítás mellett több ízben gyertyát cserélnek... Hiába: a gázosító beállítás ilyen eudar időben, a beállításra különösen érzékeny kétütemű versenymotornál, könnyen el lehet — tólni... Wünsche mindazonáltal derekasan vereszik, annak ellenére, hogy egyidőben a 14-ik helyre esik vissza, a célig ísmét az 5-ik helyre sikerül feldolgoznia magát!

A leggyorsabb kör 28 p 58 mp. idővel a kompresszor-Guzzi-vezető Woods nevéhez fűződik, aki azonban a pocsék idő-



Az 500-as TT-győztes Meier (BMW) hatalmas iramban, a levegőbe lendülve zúg tova a Ballig-Bridge híres ugratójáról.

ben erősen elmarad Kluge (DKW) tavalyi 28 p. 11 mp-es körrekordjától.

A győzelem kérdésébe Mellors ezúttal nem engedett beleszólást, bár Kluge tavalyi rekordját nem érte el. A köd, a rossz látási viszonyok kétségtelenül neki kedveztek, győzelmé meglepetésszámba ment, de megérdemelt volt! Ime, a versenyeredmény:

1. Mellors (Benelli) 3:33:26 mp. Átlaga 119.39 km., 2. Kluge (DKW) 3:37:11 mp., 3. Tyrell-Smith (Excelsior) 3:40:23 mp., 4. Martin (Excelsior) 3:50:08 mp., 5. Wünsche (DKW) 3:50:25 mp., 6. Manders (Excelsior) 3:56:48 mp. — 26 induló, 13 befutó.

Mellors győztes Benellije egyhengeres, két felül elhelyezett bütyöktengelyes kompresszor nélküli masina, mely vezetőjével együtt szemmeláthatólag jobban illeszkedett bele a mostoha időjárás adottságaiba, mint a Kluge vezérlete alatt álló DKW-gárda.

A papírforma győzött a Junior TT-n: Woods (Velocette)

A 350 km-es gépek versenyében az IOM versenyek angol szakértői Woods (Velocette) győzelmét tippelték Frith (Norton) előtt, míg a DKW-menő német Fleischmannól — a leggyorsabb kört várták! A szakértők így okoskodtak: a DKW a tréningeken meglepően gyorsnak mutatkozott ugyan, de — a versenyen a kompresszoros kétüteműnek kétszer kell tankolnia! Már pedig ebben a későgyere menő konkurenciában — mint mondták — kétszeri tankolással nem lehet győzni... Hogy a „drukker” elég jól kalkuláltak, azt bebizonyította a verseny, mely nagyjából a bennfenteseket igazolta!

Start után Frith (Norton) nyargal az

élen, mögötte Fleischmann (DKW), majd Woods (Velocette), míg a 7-ik helyen fekvő Wünsche (DKW) motordörgése nyomban elárulja a szakértő füleknél, hogy a motor nem dolgozik tisztán... Amíg Woods fokozva az iramot, előretör, addig Frith egyre lassulva, a 4-ik körben motordefektussal kiállásra kényszerül. Helyét Woods foglalja el, de Fleischmann továbbra is a 3-ik hellyel kényeserül beérni, mert a tavalyi győztes Daniell (Norton) bukása folytán előállott hátrányát ledolgozva, a német elé furakodik. *Daniell erősen rakkol, 8 másodpercre meg is közelíti az elővas Wodst, a győzelmet azonban nem tudja tőle elragadni.*

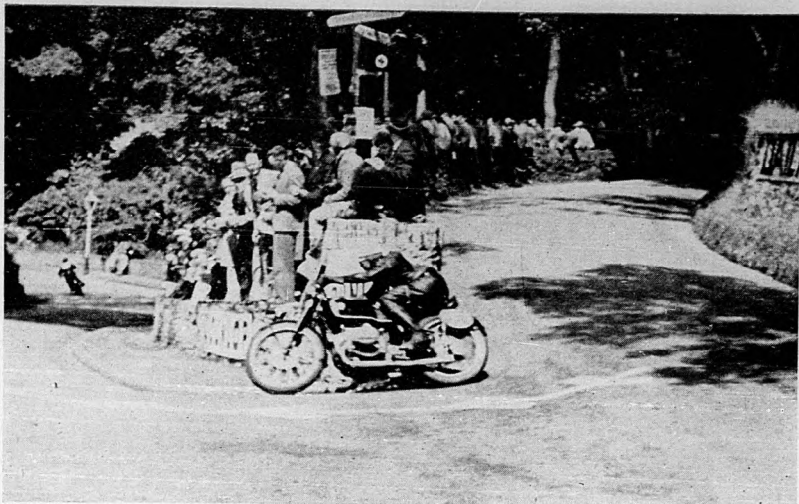
A 3-ik helyért is izgalmas küzdelem folyik: Fleischmann ádáz páviadalt vív a 350-es Európabajnok Velocette-vezető Mellorsal. A német kétszeri tankolásánál Mellors — akinek csak egyszerű kellett tankolni — mindenkor felzárkózik ellenfeléhez, az utolsó körbe is úgyszólván gép-gép mellett vágnak bele, míg végül is Fleischmann pazar körírdővel, mely csak egy másodperccel maradt el a verseny leggyorsabb körétől, égerutat nyer üldözője előtt és a 3-ik helyen fejezi be a versenyt.

A nap leggyorsabb körét Daniell futotta, de 5 mp-el elmaradt a tavalyi felállított körrekordtól. A másik DKW-menő német, Wünsche, túlgazdag keverékre beállított gázosítója miatt négy ízben kényszerült gyertyaesérésre, miközben a 9-ik helyre esett vissza. Két gyors kör árán azonban végül a 6-ik hely is DKW zsákmánya lett! Ime a végeredmény:

1. Woods (Velocette) 3:10:30 mp. Átlaga 133.769 km., 2. Daniell (Norton) 3:10:38 mp., 3. Fleischmann (DKW) 3:12:05 mp., 4. Mellors (Velocette) 3:12:28 mp., 5. Withworth (Velocette) 3:19:09 mp., 6. Wünsche (DKW) 3:20:57 mp.

DEDICS TESTVÉREK
autójavító specialisták
HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS
Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.
és alkatrészgtyártás TELEFON: 130-345

A verseny 61 indulója közül 35 versenyző futotta végig a távot, közülük 26 a győztes idejénél 10 százaléknál nem rosszabb idővel elsőosztályú „Replikát” nyert, míg nyolcan másodosztályú „Replikát” szereztek. Érdekes, hogy Stanley Woods győztes, 3 éves (!) Velocettegépén pontosan 2 perccel futott gyorsabb időt tavalyi győztes idejénél. Woods ugyanezen géppel 1937-ben 4-ik helyen végzett, míg tavaly és az idén sikerült vele a győzelmet megszereznie. Sajnos, a gép konstruktőre, Harold Willis, a gép ezidei sikerét nem érthette már meg: hosszú betegsége egy nappal a győzelem előtt elragadta az élők sorából... Fleischmann (DKW) 3-ik helye elismerést érdemel: ő az első idegen, akinek az IOM-versenyes 350-es csoportjában az első három helyezett között sikerült végeznie! Az NSU-gyár kéthengeres kompresszorosai, úgylátszik, még mindig nem fitték; a gépek ezúttal már rúgózó hátsó villával futottak, sajnos, a trio egyik tagja sem fejezte be a versenyt.



Governors Bridge: az 500-as győztes útvonalrekorder Meier (BMW) mesteri stílusban veszi a hirtedt „hajtút”.

Rekordidővel kettős BMW-diadal az angol Senior Tourist Trophy-n!

1. Meier (BMW), 2. West (BMW), 3. Frith (Norton)

Régi angol TT-hagyomány, hogy lehetlenség olyan versenyzőnek az IOM-versenyeken elékelő helyezést elérnie, aki nem rendelkezik a néhány TT-részvétel biztosította rutinnal! Az idén mégis más volt a helyzet: a Senior TT favoritja, Meier, a BMW-csapat elharcosa, a tavalyi GP-versenyes hőse volt, aki a versenyt megelőző hat utolsó tréningnap mindegyikén a legjobb kör-időkkel hagyta el a porondot!

Pontosan 11 órakor startol a verseny első indulója, a tavalyi győztes Norton-ménő Daniell, utána sorra a többiek. Minden szem az angol TT-versenyes híres eredményjelző-tábláján függ, mely állandóan híven tükrözi vissza a verseny mindenkor állását. Gyorsan forognak a versenyzők helyzetmutatói — Meieré a leggyorsabban! A Ramsay hajtűfordulónál már félperces előnye van legerősebb riválisa, a tiszteses TT-győztes Stanley Woods előtt! A megrogzó TT-drukkerek hitetlenkedve nézik a jelzőtáblát és majd leesik az álluk, mikor Meier BMW-je 52 mp. előnnyel fejezi be a startkört! Az ámulat bámulattá válik, mikor kiderül, hogy az angol West a másik kompresszoros BMW nyergében szintén az angol élvonalas Woods előtt fekszik! Meier 25 p. 4 mp.-es startköre csak 12 mp.-el maradt el a — körrekordtól!

Jön a második kör! Meier fokozza az iramot, mint ágyúgolyó zúg végig a pályán... Ideje 24 p. 57 mp., a nap leggyorsabb köre, melyesak 4.4 mp.-el maradt el a körrekordtól, noha a Ramsay-nél felállított BMW-állomás már óvatos menésre intette az élvonalas, aki két körben több mint perces előnyre tett szert.

Meier főlénye, valamint a Woods előtt 5 mp.-el a 2-ik helyen fekvő West pozíciója arra indítja a BMW versenyvezetőségét, hogy Meiert biztonsági okokból a 3-ik körben tankoltassa, noha a masina fogyasztása oly esekély volt, hogy West például az egész versenyt a 4-ik körben végrehajtott egyszeri tankolással futotta le. A BMW-gyár ezzel bizonyította, hogy a kompresszoros masinának távrolról sem kell többet fogyasztania, mint a hasonlóan gyors kompressz-

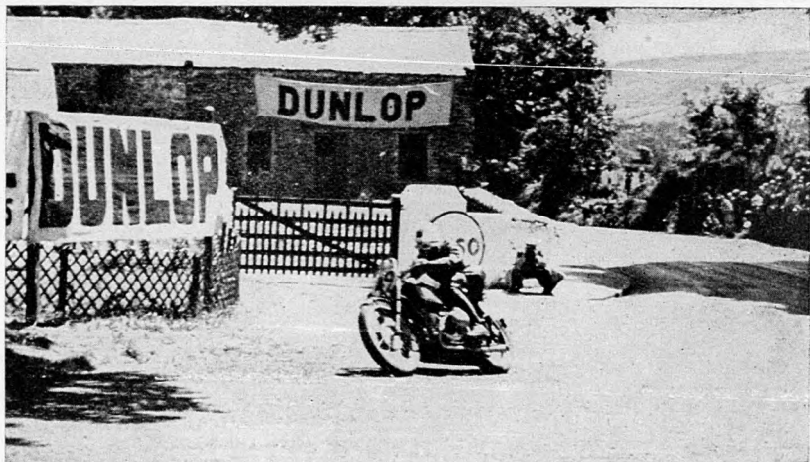
zor nélküli gépnek. Az útvonalról bejövő jelentések egyaránt a BMW-ménők fölényes biztonságát hangsúlyozták. A Craig-Ny-Baa-nál funkcionáló pályabiztos jelentése szerint az angol TT-pályán először indult versenyzőtől még sohasem látott a Meieréhez hasonló kiforrott stílust... Mint jelenti: kifinomult technikája egyenrangúvá teszi az angol extraklasszis legjobbjával! A Bungalownál elhelyezett pályabiztos West rúgós, hátsóvillás BMW-jének bámulatos úttartásáról áradozik...

Az angolok még egyszer remélnék: az 5-ik körben Meier megáll a deponál... Csak tankol: 21 másodperc! Mosolygós areal vág neki a német a két utolsó körnek: hiszen 2 perc előnye van angol márkatársra, West előtt, aki viszont teljes perc előnnyel vezet a nagy Stanley Woods előtt, akit Frith az utolsó körben szorít a 4-ik helyre...

A verseny megfellebbezhetetlenül Meieré! Előnyét West előtt a célig 2 p. 20 mp.-re fokozza, de West sem marad tétlen és másfél percre növeli Woods előtt előnyét... Meier ideje új, fantasztikus útvonalrekord: 143.733 km./óra átlag.

1. Meier (BMW) 2:57:19 mp. Átlaga 143.733 km., 2. West (BMW) 2:59:39 mp., 3. Frith (Norton) 3:00:11 mp., 4. Woods (Velocette) 3:00:17 mp., 5. White (Norton) 3:04:27 mp., 6. Archer (Velocette) 3:07:58 mp., 47 induló, 30 befutó.

Az angol TT érdekes záróakkordja a versenygépek műszaki átvizsgálása. Ez a vizsgálat nem csupán a műszaki adatok ellenőrzésére szorítkozik, hanem kiterjed az egyes alkatrészek precíz vizsgálatára is, milyen hatással volt a gépekre a 420 km.-es páratlanul megerőltető verseny! Az angol műszaki bizottság megállapítása szerint a győztes BMW-masinak a lehető legjobb kondícióban fejezték be a versenyt, a dugattyúk, hengerfalakon és szelepeken nyoma sem volt a gépgyilkoló küzdelemnek, úgy, hogy e masinak, anélkül, hogy bármit is szereltek volna rájuk, nyugodtan újabb küzdelmekbe indulhattak volna. A gyújtás, a Bosch-gyertyák a forszírozott gépteljesítmény közepette is hibátlanul dolgoztak, a Continental gumikon, hála a BMW-gépek ragyogó úttartásának, oly elenyészően kevés elhasználódás mutatkozott, hogy későbbi versenyeken ismét használhatók. A BMW-masinak egyetlen csepp olajat sem veszítettek és eltekintve a startszámtáblára és a dróthálóból készült szélvédőre ragadt legyekről, valóban úgy néztek ki, mintha gazdáik nem az angol TT-t nyerték volna velük, hanem sötétmotorozáson vettek volna részt!



Az útvonalrekorder BMW-ménő Meier ugyancsak „repsz”...

Milyen

Castrol

kenőanyagokat
használjon

nyáron?

A CASTROL KÉPVISELET AJÁNLÁSA

MOTOR . . . Minden új és keveset futott
Adler, Austin, B. M. W., Fiat, Ford,
Hanomag, Lancia, Mercedes (kivéve
kompresszoros) Morris, Opel, Steyr
Wanderer autóhoz

Húszezer kilométer-nél többet
futott ugyanezen kocsikhoz

Keveréket használó D.K.W. ko-
csikhoz

Sportmotorokhoz, továbbá Alfa-
Romeo, Jawa, kompresszoros Mercedes,
kivéve a Bugatti-Sport

Négyütemű motorkerékpárok-
hoz

Kétütemű motorkerékpárok-
hoz

Versenymotorokhoz és Bugatti-
Sport autókhoz

**SEBESSÉG-
VÁLTÓ . . .** Normál
Synchron
Motorkerékpárhoz

**DIFFEREN-
CIÁL** Normál
Magasnyomású (mint pl. Austin) .
Hypoidrendszerű

**KERÉKAGYAK, GOLYÓS- ÉS GÖRGŐS-
CSAPÁGYAKHOZ**

**KAPCSOLÓKERESZTTENGELY, KÉZI-
FÉK ÉS FÉKKÁBELEKHEZ**

**CSAPSZEGEK, KORMÁNYMŰHÁZHOZ:
DYNAMÓHOZ**

FELSŐ KENÉS

PATENT CASTROL XL

PATENT CASTROL AERO C vagy

PATENT CASTROL XXL

PATENT CASTROL AERO C

PATENT CASTROL AERO XXL

PATENT CASTROL XXL és

PATENT CASTROL AERO XXL

PATENT CASTROL AERO C

PATENT CASTROL R

CASTROL S

CASTROL ST

CASTROLEASE LIGHT és **MEDIUM**

CASTROL S

CASTROL HI-PRESS

CASTROL — HYPOY

CASTROLEASE EXTRA HEAVY

CASTROLEASE — MEDIUM

CASTROLEASE LIGHT

CASTROL OILIT

CASTROLLO FELSŐ KENŐOLAJ

Részletes felvilágosítással szolgál a vezérképviselet:

„FERRO” VAS-, MŰSZAKI- ÉS AUTÓFELSZERELÉSI RT.

Budapest, V., Vilmos császár út 28. szám.

TELEFON: 110-000

A NYÁRI NYAVALYÁK!

Itt kopogtat ajtónkon a nyár. A harminc fokon felüli kánikula, az izzó napsütés, az Európába átruccant két-hónapos Szahara. Ilyenkor nemcsak embernek és kutyának van melege, melege van az autónak is. És mivel az autó nem hűsítheti magát jégrakétákkal és a strandra sem engedik be: jelentkeznék azok a bizonyos nyári nyavalyák. Melyeket ismerni kell és melyekre elő kell készülni, hogy kitéphessük a meregfogukat.

A forró nyár bekövetkezése előtt ajánlatos egy kis figyelmet szentelni

a hűtőnknek,

melynek a kánikulában kettős fontosságú a szerepe. A belül iszapos és kazánköves, kívül pedig ártatlan bogarak műmiáival megrakodott hűtő érhető módon nem képes megfelelni feladatának, hűtőhatása csökken és túlmelegszik a motorunk. Szerencsére a mai korszerű automobil hűtőrendszere túlméretezett, a legnagyobb melegben is kielégítően dolgozik, feltéve, ha minden rendben van és útunk nem vezet túlságosan meredek és hosszú kapaszkodókra.

Ha motorunk nyáron túlmelegszik, első lépésünk a hűtő vizsgálata legyen. Ha hűtőrendszerünkben

termosztát

van, úgy ezt vegyük elsősorban gyanúba. Ha a termosztát belül kazánköves, úgy képtelen egészen nyitni és ez akadályozza a hűtőviz szabad keringését. A termosztát keringést akadályozó hatását csak akkor észleljük, ha a meleg rendkívüli, ha tehát hűtővizünk hőmérséklete túlhaladja a gyári utasításban a nyári időszakra megadott értéket, úgy vizsgáltsuk meg és tisztítsuk ki a termosztátot.

A hűtőt célszerű még a forróság beállta előtt alapos belső mosásnak alávetni. Se szeri, se száma a különféle

kazánkö-öldő

anyagoknak, melyeket a kiürített és friss vízzel feltöltött hűtőbe kell egyszerűen beszórni. Legjobb a tisztítást úgy végezni, hogy a hűtőt több ízben is víztelenítjük, majd ismét feltöltjük, közben néhány kilométeres csavargást végzünk. A hűtőviz kiengedése alkalmával mindenkor jóadagnyi rozsdás-mészátávozik. Csak a többszöri hűtőviz-csere és öblítés után töltjük fel a kazánkö-öldővel elkevert vizet, mely hosszabb-rövidebb idő alatt szépen leoldja a hűtőrendszer belső falára rakódott és a hőszigetelést akadályozó kazánkö-éteget.

Ventillátorunk

sziját tisztességesen állítsuk be. A ventilátor akkor van helyesen beállítva, ha a szíj annyira feszes, hogy csak egy-másfél centiméternyire tudjuk az ujjunkkal benyomni. Fontos, hogy a szíj jó állapotban legyen, ha rongyos és olajjal telített: cseréljük ki újjal.

Ha motorunk

gyújtás és karburátor

beállítása helytelen és ennek következtében melegezés áll elő, úgy ezt igazán csak nyáron vesszük észre. Célszerű tehát melegezés esetén újraállítani az előgyújtást és beszabályoz-

tatni a karburátort, mert ha kevés előgyújtással járunk, vagy ha karburátorkunk gyenge, vagy zsíros keveréket ad, melegezés lesz az eredmény.

Fordítsunk gondot az olajra is. Nyáron használjunk vastagabb, úgynevezett

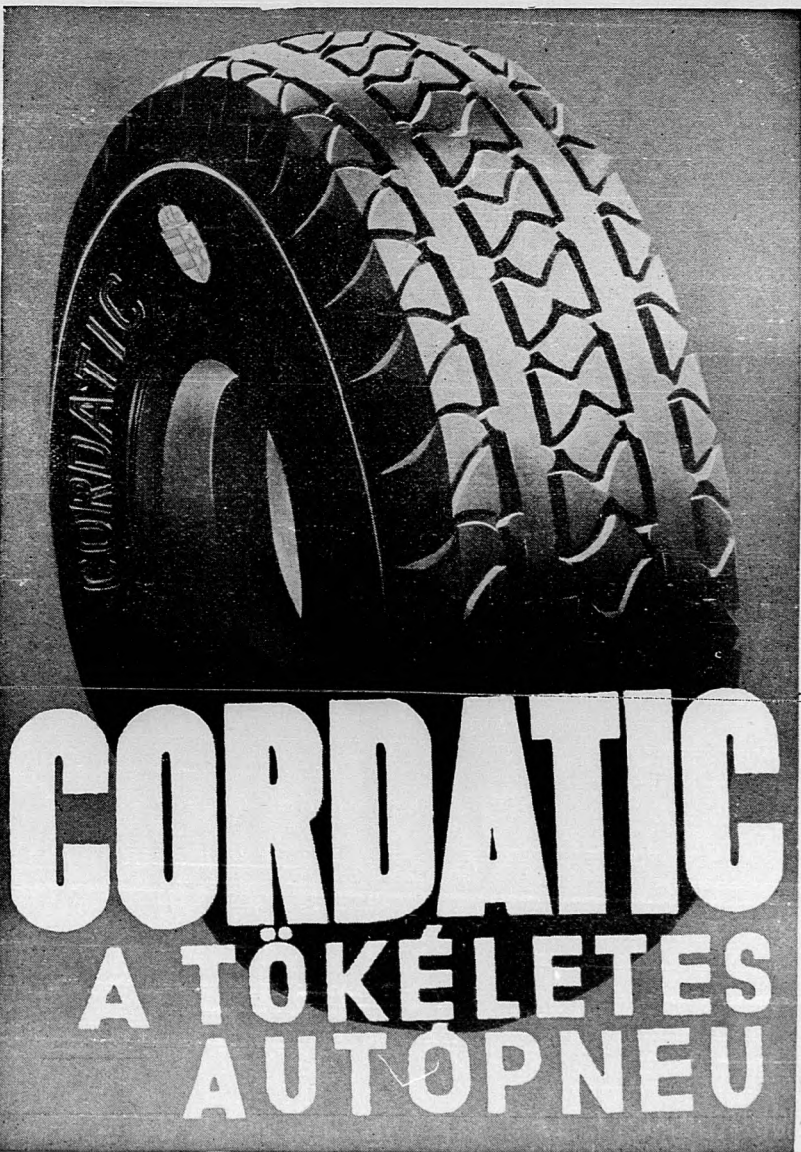
nyári olajat.

Ha forgattyúházunkban túl alacsony az olaj szintje, úgy az túlmelegszik, mert a kisebb adagnyi olajnak többször kell körülszágaldania a cirkulációs rendszerben, mint a nagyobb adagnak, kevesebb ideje van arra, hogy közben lehűljön. Hogy a nyár beállta előtt kifizetődik kiüríteni a fűradt olajat, mosóolajjal kiöblíteni a karterben képződött olajiszapot és friss, nyári olajat feltölteni — nem szorul bővebb magyarázatra.

Mindenki tapasztalta már, hogy az olajnyomásmérő

nyáron kisebb nyomást mutat, mint télen. Az olaj a nyári melegben kevésbé testes, mint középhőmérsékletnél, az olajnyomás viszont annál kisebb, minél hígabb az olaj. Természetes tehát, hogy manométerünk nyáron kisebb olajnyomást mutat, mint télen. Ez egy magában még nem hiba, feltéve, hogy a nyomás nem süllyed le túl alacsonyra. Ha azonban a nyomás az egy atm. alá süllyed, úgy ajánlatos alapos vizsgálat alá vetetni az olajozási rendszert, biztos hibát lennek fel valahol. Legtöbbször ott van a hiba, hogy túl vékony (téli) és túlságosan elhasznált, tehát elhígult olajat használunk. Nem segít más, mint a vastagabb olaj!

A nyári nyavalyák legjobb ellenszere az alapos nyárelőtti nagytakarítás és gondos karbantartás. Ha gépünk tip-top állapotban van, úgy nyáron éppen olyan megbízható, hű szolgánk, mint télen. Ha belütnék a nyári nyavalyák, úgy ennek vagy magunk, vagy még inkább a szervizállomás slendriánja az oka.



MOTOROS - MÁSFÉL ÓRA ALATT!

HOGYAN SAJÁTÍTJUK EL A MOTOROZÁS ALAPELEMEIT?

Rengeteg azoknak a száma, akiket az tart vissza a motorozástól, hogy elhiszik azokat a rémtörténeteket, melyek egyes börmellényben feszítő nagyzási hóbortosok agyából pattantak és melyek szerint a motorvezetés legalább olyan nehéz (sőt vérfagyasztóan veszedelmes), mint mondjuk a költéncsolás.

Hogy a motorvezetés milyen egyszerű: misem mutatja jobban, hogy a vezetés alapelemeit megtanulni és az újonc mazsolajelöltből szabadmotorossá válni legtöbbször alig két óra kérdése, feltéve, hogy a motorosjelölt tud kerékpározni. Alig két óra kell ahhoz, hogy a teljesen újoncból szólómotoros váljék és élvezhesse mindazt, amit a motorozás tud nyújtani.

Hogyan folyik le az ilyen motoros tanfolyam?

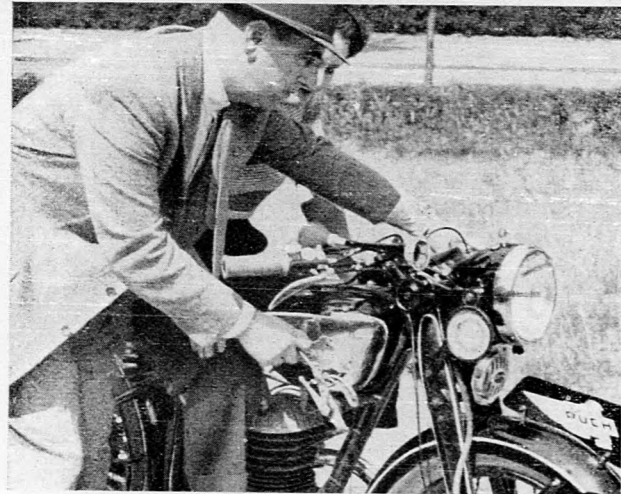
Írta: LAN TAI EDE

Ezennel tisztelettel meghívom motorosjelölt barátaimat erre a kétórás leckére. Induljunk...

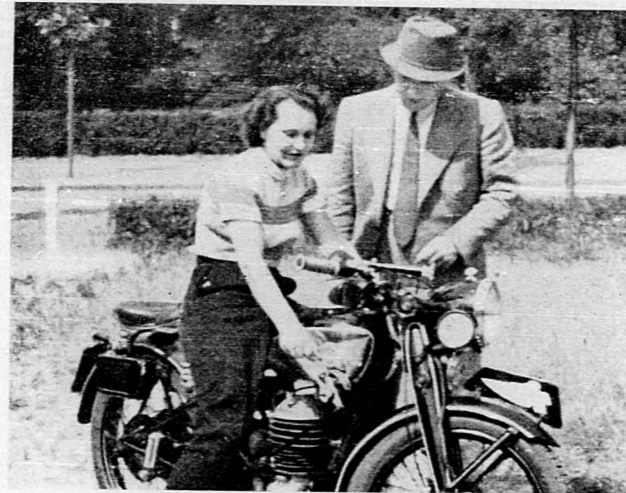
Csak kapaszkodjék meg jól, kedves m. j. barátom, üljön bele kényelmesen a szóciusz ülésbe és vagy fogja meg a pöttyülés nyergének fogantyúját, vagy ami még jobb, tegye két kezét a derekamra. Mert most vagy félórát kettesben motoroztatunk, hogy hozzászokjék ahhoz az érzéshez, melyben az embernek a motoron van része. Kimegyünk a Ligetbe, ahol majd csak találunk valami csendes és forgalom-, sőt rendőrmentes helyet. Na, ugye milyen jó érzés, amint a kis kétütemű motor vidáman purrog a lábunk alatt és megcsapja arcunkat a kellemesen hűs légáramlat? Megérkeztünk, szálljunk le. És kezdődjék az oktatás!



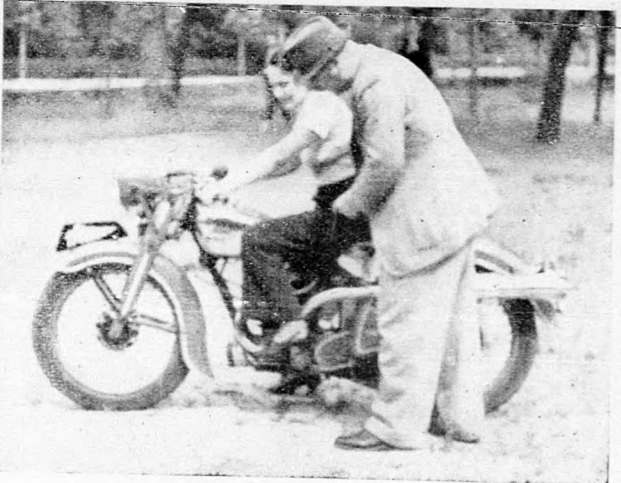
Szépén ismerkedjünk meg az összes szabályozószervekkel. Ez itt a kupplung, ez a gázasabályozó. Ezzel a karral működtetjük az elsőféket, ott lent jobbra a tartány mellett a sebességváltó gombja. Próbáljunk meg „szárazon” kapcsolgatni, gázt szabályozni, lassítani, gyorsítani, fékezni. Ugy-e, már otthonosan érzi magát a sok kar és szabályozó között?



Igy kell az első sebességet bekapcsolni. Kinyomjuk a kupplung szabályozó-karját és érzéssel, erőltetés nélkül húzzuk be a sebességváltó kart az első sebességnek megfelelő állásba.



Próbálja ki sajátkezűleg az első sebesség kapcsolását. Ki a kupplungot, szépén érzéssel be az első sebességet, vissza a kupplungot. Lassan vissza a kupplungot, hogy ne legyen rántás.



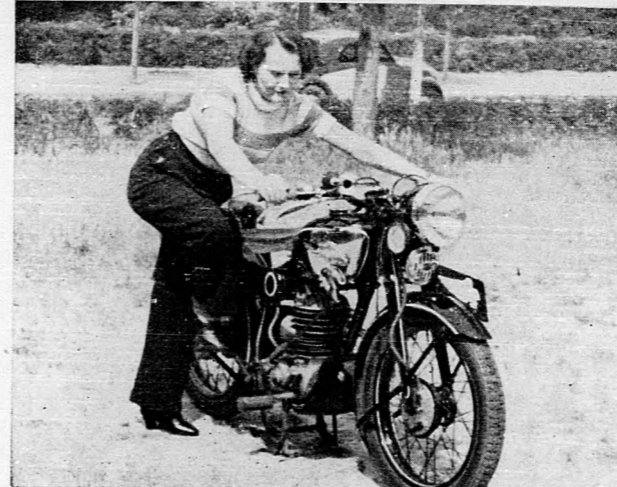
A lábkapcsolásos gépen (Puch 350 GS típus) a bal láb végzi a kapcsolást. A kapcsolópedálra gyakorolt minden egyes lépés eggyel magasabb sebességl fokozatot kapcsol.



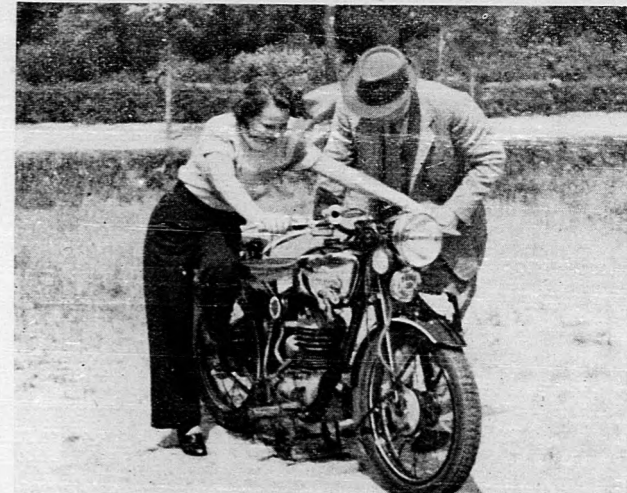
Igy kell a lábkapcsolásos géppel visszakapcsolni. Lábfejünk hegyével emeljük vissza a kapcsoló pedált. Minden egyes visszameléssel eggyel alacsonyabb fokozatot kapcsolunk.



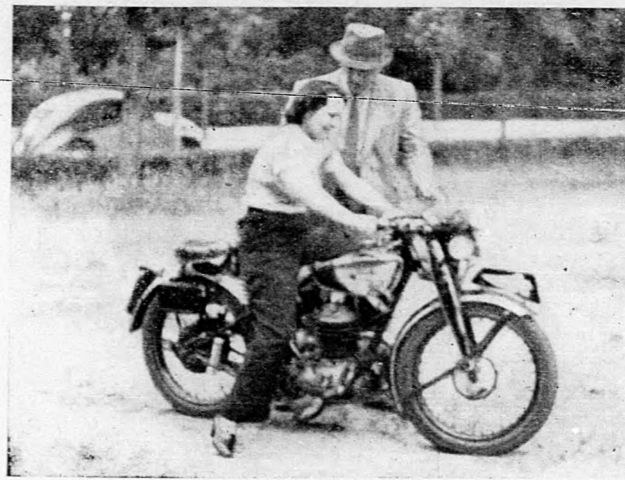
Most beindítom a motort a gép persze „stenderen” áll. A jobb oldali kormányzáron levő forgató markolattal (drégriff) szabályozom a motor fordulatszámát és ezzel a gép sebességét. Csak aztán eszünkön bánjunk a gázzal, nehogy a motor túlmelegedjék. És sohase adjunk hirtelen gázt, hanem csak fokozatosan csavarjuk a forgó markolatot.



Látja, az előbb rosszul eszünkön. Ugy-e, hogy jobb lábbal mennivel könnyebb. Biztosabban áll a lábán és a jobblábbal nagyobbat is tud lépni. Gyakorolja néhányszor a beindítást.



Most indítsa be, persze „stenderen” a motort. Erélyes lépést az indítópedálra. És markolja meg jól a gépet, nehogy eldőljön. Ne adjon túlsok gázt, mert elflúdad a motor.



Indulás elsővel. Gázt, de nem túl sokat. Lassan vissza a kupplungot. Gááááá! Lááábakaat lassssssaaaan fel! Nem kell szurkolni! Gáááááá! Szépén egyeeeneseen haladni!



Ugy-e, milyen öröm. Alig másfél óra és már motoros „szabadúszók” lettünk. Csak aztán erről a mazsolatempóról tessék leszokni, ezt a gyűhét ugyanis nem illet volna bairól előzni.

A HATÉKONY FÉK — életbiztonság kérdése!

A korszerű automobil sebessége az utóbbi években hatalmas mértékben fokozódott, a mai mindennapi túrakocsi sebessége eléri, sőt túlhaladja a néhány év előtti telivér sportkocsi tempóját és alig van egyliteres kiskocsi, mely ne érné el az óránként száz kilométeres szintet! A kéltíteres túrakocsik kevés kivétellel túlhaladják a 120-at — érthető, hogy az ilyen gyors járművek fokozott követelményeket támasztanak a fékekkel szemben. Mert a vezető, az utasok, a járókelők és maga a jármű biztonsága talán legjobban a fékek hatékonyságától függ, a jó fék életbiztonság kérdése.

A fékek fejlődése lépést tartott a sebesség növekedésével, a korszerű automobil ma már tökéletes fékekkel van ellátva, melyek a legkegyetlenebb igénybevétellel is dacolnak.

Minden mozgásban levő test úgynevezett mozgási energiát raktároz el magában, ez az energia a sebességgel és a tömeg súlyával van arányban. Szinte hihetetlenül nagy ez a mozgási energia, melyet megsemmisíteni és ezzel a jármű sebességét, illetve azt nyugalmi helyzetbe hozni: a fékek feladata.

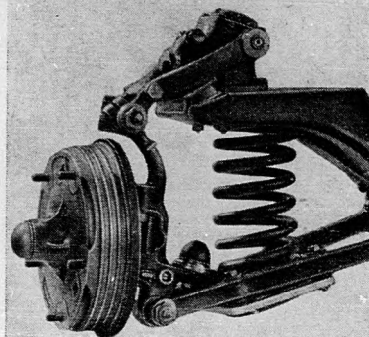
Az automobilfékeket két nagy kategóriába sorozzák, a mechanikus és a hidraulikus fékek osztályába. Hogy melyik a jobb? Mindkettő jó. Mindkettőnek vannak előnyei és hátrányai és jó-ságuk műszaki megoldásuktól függ. Általános vélemény szerint a hidraulikus féket tökéletesebbnak tartják. Hogy így általánosítani nem lehet, bizonyítéka annak az, hogy vannak rendkívül drága kocsik, melyek — mechanikus fékekkel vannak szerelve és vannak egészen olcsó kiskocsik hidraulikus fékekkel. És szakértő körökben köztudott az is, hogy vannak egészen kivételesen kitűnő mechanikus fékek és csapnivaló folyadék-fékek.

A fékek visszatartó ereje abban rejlik, hogy a súrlódás révén hővé alakítja át a mozgási energiát, érthető, hogy fékezés közben tehát igen tekintélyes hő fejlődik. Pontos mérések során állapították meg, hogy az 1200 kiló súlyú és 60 kilométeres sebességben haladó autó lefékezése alkalmával a fékek 25 Celsius fokról 108 fokra hevülnek fel! Még nagyobb a felmelegedés, amikor hosszabb ideig működtetjük a fékeket. Ha például az 1200 kilós kocsit hegnyek lefelé vezetjük és annyira fékezzünk, hogy a száz méteres magasságkülönbséget ellenére se haladja túl a sebesség a hatvanat, úgy a fékek egészen 360 fokig melegsenek fel! Hogy közben a fékek frikciós anyagának, az úgynevezett fékszalagnak nem szabad elégnie, nem szabad elvesztenie azt a képességét, hogy súrlódást létesítsen a fékpaducok és a fékdob között: csak természetes. A műszaki tudomány fejlődésére jellemző, hogy ma igenis

rendelkezünk ilyen anyaggal, olyan fék-betéttel, mely ennél sokkal nagyobb igénybevételt is kibír és 20—25.000 kilométeren át hűségezen végzi feladatát.

Laiuk vélemény szerint annál jobb valamelyik automobil fékrendszere, minél nagyobbak a fékek. Tévedés ez a javából, amit egy kis elmefuttatás után azonnal megértünk. A fékhatás akkor a legjobb, amikor a fék csak annyira tartja vissza a kereket, hogy a fékekben kisebb súrlódás lépjen fel, mint a kerék és a talaj között. Ha a fék súrlódása nagyobb mint a kerék és a talaj közötti súrlódás, úgy a kerék egyszerűen megáll: blokiroz. Azt pedig mindenki tudja, hogy a koci álló, azaz leblokkolt kerékek még igen messze képes csúszni, blokirozó fékekkel nagyobb a féktáv és ráadásul a koci abban az irányban csúszik, amerre kedve tartja. Ha tehát a fékek nagyságát fokozzák, úgy a blokirozás igen könnyen beáll, a túl nagy fék tehát korántsem előny. Hogy a versenykocsikon mégis hatalmas fékeket találunk, annak pedig az az oka, hogy minél nagyobb a fékdob kerülete, annál nagyobb a hősugárzás, annál jobban hül a fék, ami a versenypályákon megszokott gyakori fékezés miatt életbevágó fontosságú, hiszen a túlmelegedett fékszalag súrlódási együtthatója esöskén, vele együtt csökken a fékhatás.

A fékek méretét tehát gondosan meg kell választani. A helyes méretezésben, a helyesen kiválasztott fékszalagban, a fék mechanikai megoldásában rejlik tehát a jó fékrendszer titka és nem a nagyságában és a rendszerében.



A fékdobban levő bordák nemcsak a hűtést szolgálják, hanem egyben merevítik is. (Opel.)

A fékek rendszeres ellenőrzése és karbantartása egyike az autós legfontosabb feladatainak. A jól felszerelt, korszerű szervizekben a havi karbantartás alkalmával végzik el ezt a munkát és célszerű ezt minden esetben ellenőrizni. Nálunk Magyarországon még feletle ritka az úgynevezett decelerométerrel való fékellenőrzés, pedig ez az egyetlen módszer, mellyel számszerűen is meggyőződhetünk fékeink állapotáról, nélkülül csak érzésünkre vagyunk utalva.

A koci leszűrőztatása alkalmával ügyeljünk arra, hogy a zsírpuskák Tell Vilmosai esinján banjanak a zsírral, amikor a fékekkel kapcsolatos zsírzási pontokon kereskednek. Ha zsír vagy olaj kerül a fékszalagra, úgy a fékhatás majdnem teljesen elvész. Néha segít a fékszalagok kiégetése, legtöbbször csak ideiglenes hatású ez a gyógymód és csak új fékszalagok felszegecselése segít, ami nem is olcsó mulatság.

A legjobb fékszalag sem él tovább 20—25.000 kilométernél, aszerint, hogy gyengéden vagy brutálisan taposunk a fékpedált. Aki sokszor és erősen fékez, annak gyakrabban kell fékeiit boríttatnia és fékdobjait szabályoztatnia. Fékezés alkalmával ugyanis nemcsak a fékszalag kopik, de kopik a fékdob is, mely idővel ovalissá válik. Az ovalis fékdobban a fékszalag képtelen teljes felületével hatni, hiszen nem tud szabályosan felfeküdni. Hiába rakunk új fékszalagokat, ha dobunk ovalis, fékeink érthető módon nem nyerhetik vissza eredeti visszatartó erejüket.

Fékeink újjáborítása alkalmával ragaszkodjunk ahhoz, hogy a műhely ugyanazt a fékszalagtypust szegecselje fel, mint amelyet a gyár szerel. A fék méretezése összefüggésben van a fékszalag súrlódási együtthatójával, ha másfajta — egyébként kitűnő — fékszalagot szegecseltetünk fel, úgy kellemlen meglepetés érhet.

A fékbetétek kopását azon vesszük észre, hogy a fékpedált mélyebbre kell fékezéskor nyomnunk. Ha fékeink mechanikus rendszerűek, úgy ilyenkor utánállítás kell eszközöltetnünk. A hidraulikus fékek egyrésznél az utánállítást önműködőleg történik. Viszont rendszeresen kell fékolajat utántölteni és a vezétkendzserzt légteleníteni.

Az új 350-es O. H. V.

VICTORIA

2 (azaz kettő!) liter fogyasztással is megtesz 100 kilométert

110—120 km. h. a csússsebessége

Olyan **stabil, fordulóban** úgy **fékszik**, mint a legvérbeliebb **gyári versenygép**

Roppant kényelmes (Victoria test-súlyra állítható lengőnyereg!)

Motorja villanymotorszerűen **elasztikus**

Felszerelése tökéletes, minden (a hátsólcán is) mozgórész teljesen **tokozva**

Használat: **öröm, gyönyörűség**

KOPPÁNYI
DESSEWFFY U. 47.

LÁSZLÓ ANDOR

AUTÓSERVICE — JAVITÓMŰHELY
V., BESSENYEI U. 4. POZSONYI U. SAROK
TELEFON: *299-155.

Százzámra vásárolják a

DKW

autót!

DKW-t lát mindenütt, akár a fővárosban, akár vidéken figyeli a forgalmat!

A közönség jól ismeri

a DKW autó

takarékosságát (6 liter|100 km), üzembiztonságát, utolérhetetlen uttartását, feltétlen kanyarbiztonságát, külső megjelenésének eleganciáját, tehát:

százzámra vásárol DKW autót

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH M.
BUDAPEST, LEHEL UCCA 2

Merőben szokatlan konstrukció az amerikai MILLER versenykocsi —

melynek farmotorja mind a négy kereket hajtja meg és indítása löporos patronnal történik!

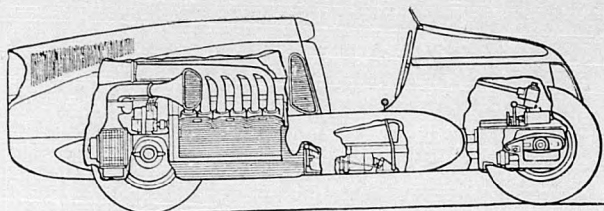
Legutóbbi számunkban részletesen ismertettük sematikus rajzokban a ma egyik legkorszerűbb és legeredményesebb európai versenykocsiját, a háromliteres Auto-Union ezüst torpedót. Lássuk most, milyen versenykocsit építenek Amerikában?

Amerikában ritka az országúti automobil sebességi verseny, ennek megfelelőleg hiányzanak a versenykocsik. A pályákon szereplő versenykocsik egészen speciális célok szolgálatában állanak és teljesen elütnek attól, amit itt, a vén Európában ismerünk versenykocsi néven. Az egyedüli a GP-képletnek megfelelő amerikai versenykocsi, a háromliteres Miller, melyről Európában nem sokat hallani. Ez a versenykocsi egészen szokatlan, mondhatni forradalmian különleges megoldás és mint különleges érdekesség megérdemli, hogy bemutassuk olvasóinknak.

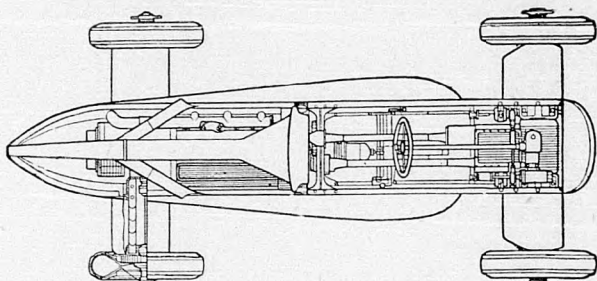
A háromliteres Miller, a német Union mintájára, farmotoros megoldású, hathengeres-kompresszoros motorja hátul foglal helyet. A motor mind a négy kereket hajtja meg, ez a meghajtás rendkívül érdekes. Az egyik kardántengely a motortól vezet az elsőkerék között elhelyezett négy-sebesség váltóhoz, a másik tengely visszafelé vezet és a harmadik — tetszés szerint zárható — differenciálművön át hat a hátsó kerekre.

A kerekek felfüggesztése egymástól független, az ismert kereszttrugós megoldásban a kerekek szabad síkváltozását az agyak elé szerelt gömbcsuklók teszik lehetővé. Rendkívül érdekesek a fékek. Maguk a fékdobok nem forognak, csupán a súrlódó tárcsák. Így kisebb a kerekek súlya és kisebb a centrifugális erő. A fékek egyébként hidraulikus megoldásúak és külön vízhűtő berendezéssel vannak ellátva, kis miniatűr radiátorokkal.

A képlet-Miller legérdekesebb műszaki megoldása az indítóberendezés. A motor beindítása a furcsa Coffman



A Miller oldalról. A motor a vezető háta mögött van, leghátul a kompresszor.



A háromliteres Miller sémája felülről. Jól látni a kettős kardántengelyt és az elől elhelyezett sebességváltót.

starterrel történik. Ezt az indítót nem villamosáram hajtja, hanem a beléhelyezett és löporral töltött patron. Az indító alig néhány kiló súlyú, a patronok alig nyomnak egyenként ötven grammot és a németek által használt, a kocsiól független és a depóban levő villamosindítóval szemben az a nagy előnye, hogy a vezető a depótól távol is beindíthatja a motorját, ha az valamilyen okból leállt.

Képeink érdekesen szemléltetik a háromliteres GP Millert. Látjuk a felülnevezeti sémán, hogy az milyen elegánsan keskeny, bár kissé magas építésű.

Bizony, furcsa csodabogár az amerikaiak versenykocsija!

Felavatták a Shell nagyteljesítményű vitorlázó repülőgépet.

Felemelő ünnepség színhelye volt a güdöllői Icarus repülőiskola, ahol a Shell közlaj r. t. által adományozott vitorlázó repülőgépet avatták fel. A Shell felismerve a repülés nemzeti jelentőségét anyagi áldozattal vissza nem riadón sietett az Icarus iskola segítségére és pompás géppel jelentős mértékben izmosította meg az iskola repülőgépállományát.

Nagyszámú közönség jelenlétében folyt le a keresztelő, az ünnepségen megjelent Novák igazgató a Shell részéről, a keresztanyai tisztet a Shell egyik bájos tisztviselője Hegyesdy Leopoldina látta el. Megjelent Kara Jenő az aerózsvettség elnöke, Czirmay százados és Kovács őrnagy a Lüh részéről.

A keresztelő után bemutatórepüléseket végeztek, az Icarus esőrlautója húzta a magasba a pompás „Shell”-t, a közönség nagy tapsai közepette. A motoros bemutatórepülések már nem sikerültek ilyen jól, az egyik pilóta, miután feleslegesen veszélyeztetette a nézők testi épségét úgy tette le a gépet a búzatáblában, hogy annak esavárja ezerfelé repült.

Autórugók és spirálrugók

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

Autósok, figyelem!

STERN RICHÁRD

kilométerszámláló javító üzeme
modernül berendezve

BUDAPEST, VI., ARÉNA ÚT 57

alatt **megnyílt!**

**TARTÓSSÁG,
MINŐSÉG,
TELJESÍTMÉNY!**

ARÉNA ÚT 61
TEL.: *29-88-20

DOROTTYA U. 2
TEL.: 18-28-48

ROZSDA-
ÉS VÍZKŐ-
MENTESÍTŐ

AKOROL



Az I. G. Farbenindustrie

UJDONSÁGA

Az AKOROL megakadályozza a vízkő lerakódását és teljesen meggátolja a rozsdaképződést, minden összetételű víznél. Magas hőfok mellett is ugyanolyan vegyértékű. Az alumínium hengertejeit és a gumiesővet nem támadja meg. Elrozsdásodott és elkövesedett hűtőt is rendbehoz, ha hathetenként cseréljük az AKOROL adagot és vizet.

HASZNÁLATI UTASÍTÁS

Egy kis csomag Akorol 10 lt-es, egy nagy csomag 20 lt-es hűtőrendszer rozsdá- és vízkőmentesítéséhez elegendő. Hűtőrendszerünket mindenekelőtt jól kiöblítjük! Az Akorol-csomag zöld zárószalagját feltépjük, majd a tablettákat közvetlenül a hűtőnyakon át a hűtővízbe dobjuk. Az Akorol nem párolog, ezért utánpótlása csak akkor válik szükségessé, ha hűtővizünk felforr, vagy a hűtőrendszer tömítetlen. Ez esetben

1 lt vízhez 1 kis tablettát,
2 lt vízhez 1 nagy tablettát vegyünk.
Karbantartott hűtőknél egy töltés egész nyárra elegendő és a fagyálló folyadékkal való cseréig használható. Az AKOROL a meglévő rozsdá- és vízképződményeket lassan oldja, újak keletkezését viszont meggátolja.

Az Akorol-t fagyálló folyadékokkal együtt használni nem szabad! Fagyálló folyadék betöltése előtt a hűtőrendszert alaposan ki kell öblíteni.

Kis csomag ára P 4.—

Nagy csomag ára..... P 7.—

Kapható minden vezérlésképviselet szervicében, minden szaküzletben és a benzinkutaknál!

Forgalomba hozza:

Olaj Kft. Budapest, V. Gyöngyház-u. 6

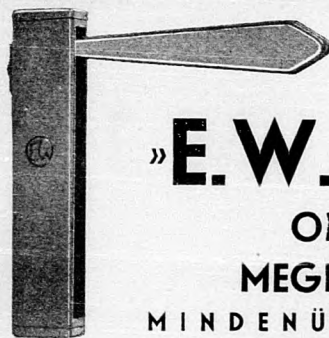
Telefon: 290-382

**ELEKTRO-
PNEUMATIKUS
KÜRTÖK**



egyesítik magukban a villamos és légkürtök összes előnyeit. Hangjuk ujszerű, gombnyomásra azonnal megszólal. Harsona alakú kromozott tölcserűjükkal külsőleg is díszítik a kocsit. Egy és két hangra is szállítható.

FL $\frac{6}{12}$ A 1, egyes kürt ára P 62.—



»E. W.« irányjelző

OLCSÓ

MEGBIZHATÓ

MINDENÜTT KAPHATÓ

Képviselet: Ungár Gyula Budapest VI., Horn Ede-u. 18. Telefon: 112-541



**MOTORKERÉKPÁROK
BUDAPESTI KÉPVISELETE**

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



Hatezer kétszázötven köbcentiméteres ZÜNDAPP motorkerékpár vizsgázott a minap a vezérképviselet Vilmos császár út 60. sz. alatti udvarán. Feszes glédában várják a 250-es ZÜNDAPP masinák boldog tulajdonosait, hogy messzi országutakra röpjtsék megelégedett gazdáikat

MEGÉRKEZTEK
a legujabb 1939 típusu

Ariel

2 kipuffogócsöves 350 kcm-es
MOTORKERÉKPÁROK

VEZÉRKÉPVISELET:

BIRÓ JENŐ

alkatrész és pneumatik raktára

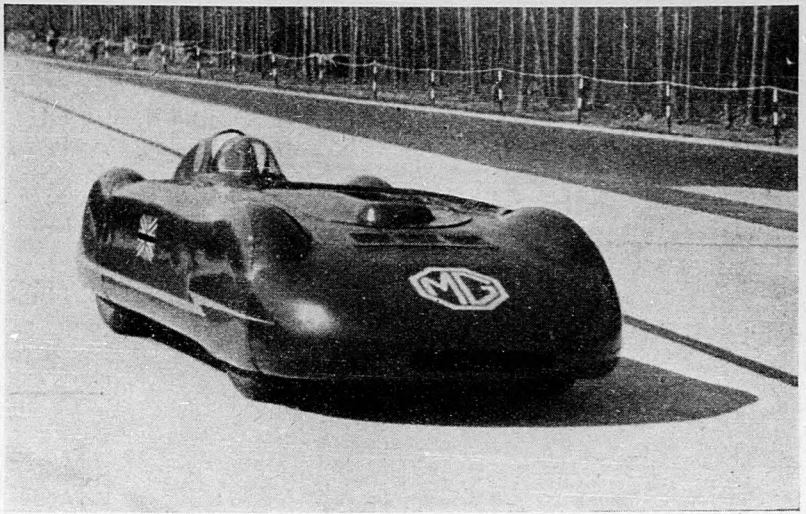
Budapest, VI., Liszt Ferenc tér 2

A 24 órás Le Mans

Kezdjük a legelején, mikor a megafonok bejelentették, hogy „két herceg, két lord és két — hölgy“ van a versenyben, több mint 60.000 néző a circuit szélén és rengeteg autóval vonatott lakókocsi a kiesőbb helyeken... Valóban, ha ez a verseny sportszempontról nem is jelentene annyit, mint amennyit valóságban reprezentál, még akkor is érdemes volna megrendezni a — lakókocsik, picknickek, bárók és büffék kedvéért!

A verseny hőse a *Wimille-Veyron* kettős volt, mely *Bugatti* színekben 3312 km-t abszolválva 24 óra alatt a verseny csúcsteljesítményét nyújtotta. Átlaguk 139 km. volt. Nagyszerű teljesítményt nyújtott a *Gardini-Scaron Simca* (Fiat) kettős, mely az indexértékelés győzteseként megnyerte a *Rudge Whithworth* kupát. Az elsőhárom startolt *BMW*-trío a 2454 km-es standard ellenében 3188 km-t abszolválva és ezzel a verseny pozíciói értelmében miúdhárom kocsi minősítette magát a jövő évi *Rudge Whithworth* serlegért folyó küzdelemben való részvételre.

A *Neudorf* közelében levő 3764 méter hosszú körpályán került megrendezésre a nagyhercegség 100 éves fennállása alkalmából először kiírt *Luxemburgi GP*, mely sportkocsik számára került lefutásra. A 60 körös verseny harmadik Farina 4.5 literes, 12 hengeres kompresszoros *Alfa Romeo*ja fekküti 138 km-es átlaggal az élen, de ekkor kénytelen volt *Wimille*t (4.7 liter, 8 hengeres, kompresszoros, *Bugatti*) az éle engedni és néhány további kör után a versenyt feladni. Végeredményben így *Wimille* (*Bugatti*) győzött 129.5 km-es átlaggal *Biondetti* (3 literes, 8 heng., kompr., *Alfa Romeo*) előtt, míg a verseny leggyorsabb körét 141 km-es átlaggal *Farina* (*Alfa*) futotta.



Gardner őrnagy szenzációs nemzetközi rekordokat állított fel a *dessaul* rekordpályán, a repülőstartos km-en 1100-as *MG*-kocsijával 327.37 km-es sebességet ért el. A forszírozott motorteljesítményre jellemző, hogy a motorba szerelt minden egyes *Bosch*-gyertya másodpercenként 60 gyújtószikrát adott le.

A *bukaresti GP*-t *Stueck* nyerte meg *Auto-Union*-kocsinnal, aki a 91.5 km-es távot 49:27.63 mp alatt futotta le. A motorkerékpárok versenyének abszolút győzelmét *Kraus* (*BMW*) szerezte meg. A sportkocsi futamát *Heinemann* (*BMW*) nyerte meg.

Stueck versenyeseónakja immár elkészült. A „hegyek királya“ először az órerekordot rohamozza meg a *Starberger* tó túkrén, majd augusztus közepén megostromolja a 220 km-es sebességi világrekordot is.

Helyzetjelentés a Grossglocknerről: Pünkösd után tudvalevőleg a *Glocknerstrasse*-nak csak az északi és déli szakaszai nyíltak meg, most azonban 8 órától 19 óráig az útvonal felső, gerinceszakasa is nyitva van. 19-8 óráig ez a szakasz egyelőre eljegesedési veszély miatt le van zárva. A *Ferenc József* csúcsra levő szálloda átépítés miatt előreláthatólag július 15-én nyílik meg, az útvonal mentén levő többi vendéglő és szálloda azonban teljes üzemben van. A 2000 méterre felüli régiókban az útvonal környékén még hatalmas hótömegek vannak.

A minap került ki a gyárból a milliomodik (!) *Morris*-autó. A *Morris*-gyár az első angol gyár, mely ezzel a büszke jubileummal díszkedhetik.

Az 1224 km-es *Eszt* háromnapos triált *Tomson* *eszt* versenyző hibapont nélkül nyerte meg *BMW*-gépen.

6 vonala van a *Deutsche Lufthansának* Budapesten keresztül. Az európai légivonalak nagyobbik részét tartja fenn a német *Luft-hansa*, míg a kisebbik részen osztozkodnak a többi országok társaságai. *Kirknes* és *Hammerfest* legészakibb állomásoktól a legdélibb *Lisszabonig* és *Lengyelországtól* Angliáig tart a társaság fenn szolgáltat. *Budapestre* 6 rendes vonala van, ebből egy továbbmegy délre, a *Balkánra*, míg egy másik *Bukarestig* vezet. *Dánia*, *Svédország*, *Norvégia* és *Finnországba* 7 repülővonala van a *Lufthansának*, míg *Itáliával* közvetlenül 3 vonal köti össze *Svájcba* 5 vonal, *Franciaországba* 2, *Spanyolországba* és *Portugáliába* egy-egy, *Belgiumba* 4, *Hollandiába* 6 és végül *Angliába* 7 vonal áll az utasok rendelkezésére.

Páris belferületén délután 2 órától este 7 óráig lőfogatú kocsik nem közlekedhetnek többé.

Az olasz *Cecchini* a legkisebb (350 km-es) autókategóriában állított fel nemzetközi rekordot. *Cecchini* a repülőstartos kilométeren 146.878 km-es sebességet ért el.

A *BMW*-gyár versenyszálya, a *hockenheimi* próbák eredményeül, melyeken mint emlékeztet *Kozma Endre* is résztvett, motorkerékpár versenyzői utánpótlásául *Karl Rührschnecker* és *Hans Lodermeier*t szerződtette.

A németek a megbízhatósági versenyként kiírt *lyngel GP*-re leadott 16 nevezésüket visszavonták. Nyilván politikai okokból.

Bécsben, a *Prater* 7 km-es körén szeptember 17-én, mint wien GP kerül megrendezésre a német versenykocsi bajnokság zárófutama. Felrándulunk!...

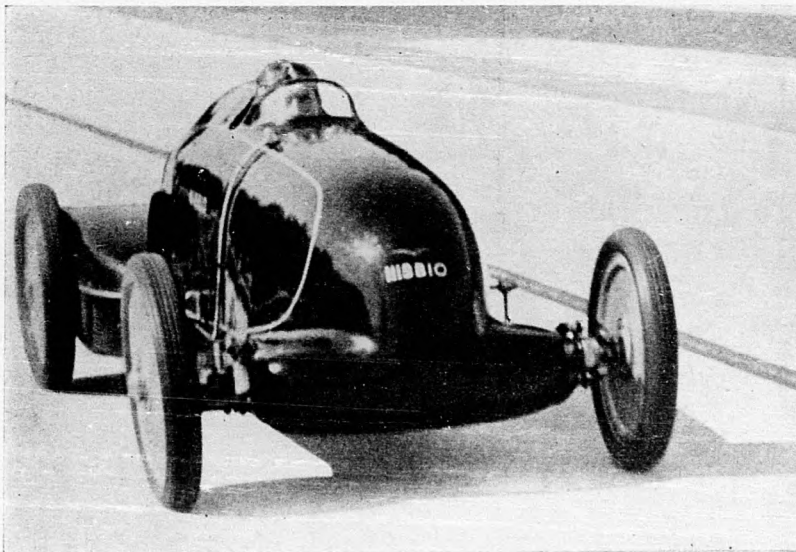
Már a törökök is! A *Corlu* és *Küçükkeemece* közötti versenyt a török *Tutuyan* nyerte meg 8 perc előnnyel *BMW*-gépen.

A müncheni *NSKK-Motorsturm*, melynek *Karl Gall* tagja volt, a jövőben a nagy versenyző nevével is.

A németországi típuskorlátozó rendelkezések szerint az engedélyezett főtípusok mindegyikében csak 1-1 altípust gyárthatnak a gyárak. Ilyen altípust jellegzetesség például a hosszabb tengelytáv.

Elkészült a kölni *Ford*-gyár legújabb típusa, a 34 lóerős „*Tatnus*“, mely már az új engedélyezett típusprogram kereteibe illeszkedik bele.

Az „*Air France*“ utasszállító repülőgépei a hét bizonyos napjain naponta huszonkét-szer közlekednek *Páris* és *London* között.



Az olasz *Lurani* 500 km-es *Guzzi*-motorral szerelt *Nibbio*-kocsijára új repülőstartos kilométer rekordot állított fel. Az új rekord 171.683 km! A motorban a legmagasabb hőértékű *Bosch*-gyertyák.

**OPEL
BUICK**
EREDETI ALKATRÉSZEK
JÁRITZ-tól
Jókai u. 20. T. 119 033, 114-965, 327-946

A BELGA GP

Idegfeszítő küzdelmet vívott a két német élmárka. Seaman halálos bukása.

Hatalmas küzdelem szemtanuja volt a 14,5 km-es Fracorchamp cirkuít. a belga GP színhelye. Szakadó esőben állott starthoz a verseny 13 résztvevője. Start után Müller (Auto Union) foglalta el az élhelyet Lang (Merc-Benz), Nuvolari (Auto Union), Caracciola (Merc-Benz), Farina (Alfa), Seaman (Merc-Benz), Hasse (Auto Union), Brauchitsch (Merc-Benz), Meier (Auto Union) és Sommer (Alfa) előtt, míg a Delahaye és Maserati privátmenők már az első körben messze lemaradtak. A sorrend három körön át mítsen változott, a keskeny egyenesekből és nyújtott, gyors fordulókból variált cirkuít sikos úttés-tén nehezen melegeđtek be a versenyzők, a kocsik veszedelmesen eszűszkáltak.

A 7-ik kör fordulatot jelentett: Müller leállott tankolni, miközben a feltűró Seaman és Lang átvettek a vezérletet. Caracciola kifarolt az úttés-tről, motorját nem tudta újra beindítani és a verseny feladására kényszerűtt. Hasonló sors érte a 14-ik körben Meiert is. A Seaman—Lang kettős mögött Nuvolari készűtt rohamra, míg Müller fokozatosan visszaesve, végűl is talonba került.

A 17-ik körben az éllavas Seaman tankolt, majd Lang állott ugyanezen célból a boxhoz. Mindezt mítsen változtatott a sorrenden, Seaman pláne még növelte is

előnyét Lang előtt, Nuvolari sem tudott tért hódítani, a sikos úttés szemmeláthatólag akadályozta a feltűnően gyors Auto Union torpedókat sebesséűk kifejtésében.

A 23-ik körben drámai fordulat következett be, mely a verseny sorsát is eldöntötte. Seaman kimaradt a sorból, a box előtt tovaűzó Lang jelezte, hogy angol márkatársa bukott... Az erdei fordulóból fűst szállt fel... Mi történt? Seaman Mercedes Benzé első kerekével felfutott az úttés-eli gyepré, a koesi megfartolt, farával egy fának vágódott és szempillantás alatt lángra borult... Seaman elveszítette eszméletét. Senki nem mert a lángról koesi közelébe menni... Végre két fiatalember odaűgrott s nagy ügyvel-bajjal kihűzták az

éűő koesiból az eszméletlen Seaman... Pillanatokon múltott, hogy teljesen ott nem égett... Sérűlései ígyis oly súlyosak voltak, hogy pár óra múlva kisenvedett...

A tragikus baleset Langot juttatta az éltre, a sarkában rakkoló Auto Unionmenők, Nuvolari és Hasse előtt. A 28-ik körben azonban Nuvolari is kifarolt, koesija alvászérűlést szenvedett: nincs tovább! Így kialakult a végeredmény, 13 induló közül 6 futott célba:

1. Lang (Mercedes Benz) 3:20:21,1 mp. Alfa 152 km., 2. Hasse (Auto-Union) 3:20:37,9 mp., 3. Brauchitsch (Merc. Benz) 3:22:14 mp., 4. Sommer (Alfa Romeo) 4 körrel, 5. Mazot (Delahaye) 6 körrel, 6. Gerard (Delahaye) 8 körrel.

A három első helyezett Bosch gertyakkal, Continental gumikkal és Bosch gyűjtással futott.

FORD

*Személy- és
gyorsteherautók*

AUTORIZÁLT
ELADÁS

1910 ÓTA

HAHN ARTHUR ÉS TÁRSAI

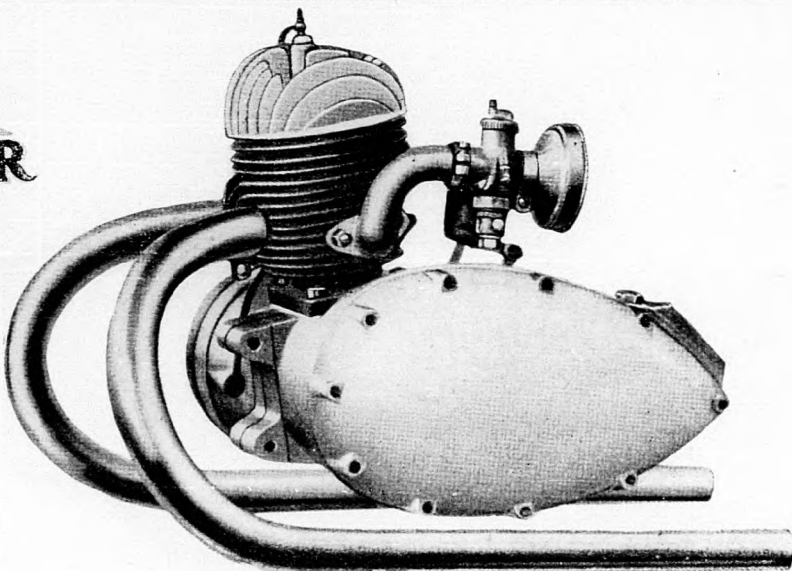
VI. ANDRÁSSY-ÚT 10.

TEL. *413-619.

A NÉPMOTOR MOTORJA

**250 KCM 9HP BLOK-
KONSTRUKCIÓ, ILÓ-
GYÁRTMÁNY.**

Ez a motor biztosítja azt a felejtethetlen élvezetet, amit a NÉPMOTOR nyűjt



GYÁRTJA: STADLER MIHÁLY RT.

KÉPVISELET: **PAJORIMRE**

VI., JÓKAI UCCA 21. SZÁM.

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Szent Istvánkor nincs Budapesten generáljavítás! A henger- és főtengely-köszörülő szakma vezető cégei, mint Csonka János gépgyára, Dedics Testvérek, Solymosi és Társa stb. cégek az autószerelő műhelyekkel egyetértésben — ezidén is egységes időpontban — Szent István előtti héten küldik alkalmazottaikat szabadságra. Emelt üzemek ezúton kéri az autótulajdonosokat arra, hogy Szent István hetében ne adják kocsijaikat generáljavításba, mert ekkor a munkálatok az egységes szabadságidő miatt késedelmet fognak szenvedni.

— *Mit hallott, Hébli úr, versenyzőink köréből?*

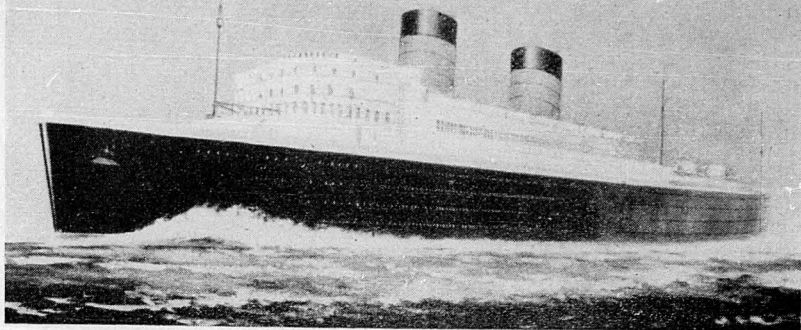
— Festetics Miklós nemrég kapta meg 2.5 literes, 6 hengeres, 3 gázosítóval szerelt pompás Alfa Romeo sportkocsiját, mely bár kompresszornélküli masina, a bennfentesek szerint, kifutja a 190 km-t! Most azután csak versenyek legyenek, hogy a külsőségeiben is pazar masina érdeméhez méltó foglalkoztatottsághoz jusson!

— *Más, használt jó hír?*

— Akad még! Kozma Endre meghívást kapott a svéd GP-re és miután a meghíváshoz 600 svéd koronát, kb. 1000 pengőt is mellékel a vendéglátó klub, Kozma Endre minden bizonnyal start-hoz is áll kompresszornélküli RS 500 típusú szupersport BMW masinájával a versenyen. Kozma előreláthatólag el lesz látva a szezonra meghívásokkal, a lengyel motorkerékpár GP meghívását már meg is kapta.

— *Mi az a karnét-füzet, amit a kezében lobogtat, Hébli úr? Hiszen manapság már úgyszólván sehová sem kell karné meg triptik...*

— Igen ám, Szerkesztő úr, de ez a Mobil-Carnet, arra pedig minden autónak és motorosnak mindig szüksége van! A Vacuum Oil Co. rt. igen szellemes, ötletes és humoros módon hívja fel a Mobil-Carnet révén az autós társadalom az egész világon elterjedt és kapható Mobilol használatára. Ha átlépünk a térből a nyárba, vagy ha a nyárból majd visszalépünk a télbe, so-



ITT A LEGÚJABB OCEÁNJARÓ, AZ ÚJ „MAURETANIA”.

Az új 34.000 tonnás „MAURETANIA”, amelyet a Cammell Laird & Company Limited, Birkenhead épített a második tagja annak a „nagy hármasnak”, amely a már üzemben lévő „QUEEN MARY”, a most elkészült „MAURETANIA” és az építés alatt álló „QUEEN ELIZABETH”-ből fog állani. A hajó nagy kényelemmel berendezett három osztályra tagozott helyiségeibe 1.300 utast fogadhat be és nem kevesebb, mint 2! tágas közös terem áll az utasok rendelkezésére, amely közül öt a legmodernebb hőmérséklet kiegyenlítővel (airconditioner) van ellátva. A sétalédelzőlő egész sora nyílik a nagyszerűen berendezett utas-fülkének. Itt van a díszterem, ahol táncestélyeket és filmelőadásokat rendeznek, továbbá egy nagy szalón. Az első fedélzeten van az uszoda, masszírozó helyiséggel és gőzfürdővel felszerelve. Minden hálófülke kényelmes ágyakkal és szabályozható szellőzéssel van ellátva. A teljesen elkülönített turista-osztálynak ugyancsak van egy nagy szalónja, dohányzója, bárhelyisége, mozija, gyermekjátékszötere és tornaterme. Három fedélzet áll a harmadik osztályú utasok rendelkezésére, itt két szalón, külön mozi és gyermekjátékszötere szolgálja az utasok kényelmét. A hajó gépszeti berendezése szintén csústeljesítménye a hajómérnöki tudományának. Az energiaforrást a legmodernebb gőzturbinák szolgáltatják. A két hajócsavar 25 tonna súlyú. A hajómű, az elektromos áramot szolgáltató dinamók, továbbá a kormány-szerkezet és a mentőcsónak-berendezések kenséché SHELLEI olajokat használnak. A „MAURETANIA” tíz emelet magasságával, két kéményével parancsnoki hidjával és elegáns-venalú tatjával nagyszerű látványt nyújt, méltó utódja nagyevű elődjének!

hase mulasszuk el kocsinkat az országban mindenütt rendelkezésre álló Mobiloil Service gondjaira bízni! És ne felejtjük el: inkább ma Mobiloil! — mint holnap egy defekt!

— *Más szakmai hír, Hébli úr?*

— Azt már bizonyára tudja, Szerkesztő úr, hogy Cserépfalvi László mérnök, az amerikai Graham-gyár vezérképviselője, már hónapok óta Amerikában tartózkodik, a Graham-gyárban, tanulmányúton. Hazajövetelének időpontja még bizonytalan, pedig — úgy érezzük — nem hiába várjuk a legnagyobb érdeklődéssel hazajövetelét...

— *Hallom, Hébli úr, a vámmérséklés hatására óriási lendületnek indult az autókerekedelem?*

— Valójában, Szerkesztő úr! Képzelve csak el, az utolsó három hónap alatt, márciusban 720, áprilisban 775, májusban pedig 850 új személyautót adtak el a kereskedők. Az eladott kocsik három-

negyed része német gyártmányú koci volt. Nagyon érdekes lesz majd a felévi eladási statisztika!

— *Viszontlátásra, Hébli úr, július 15-én!*

Itt a **SUNBEAM**

hátsó villarugózás!!

Nem siettek vele, de aztán tökéletes is, amit csináltak.

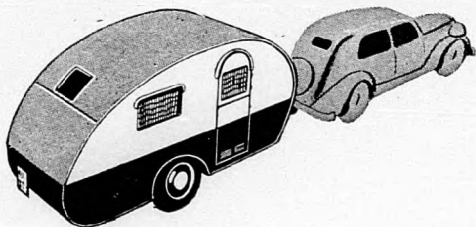
Vezérképviselőt:

**KOPPÁNYI
DESSEWFFY UCCA 47.**

Felelős szerkesztő és kiadó:

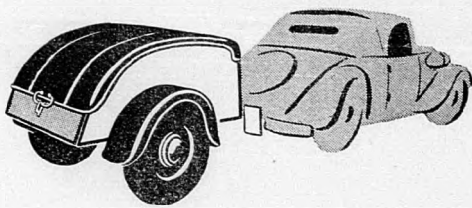
KRAMER JENŐ

**Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Bpest, Nyomdért felelős: Dr. Új István.**



Igazi autós-nyaralás

csak egy tökéletes kényelmet nyújtó UHRI gyártmányú weekend kocsiban van.



PÓTKOCSIK

személyautókhöz, podgyásznak, stb., nyaraló (weekend) lakókocsik.

Kérjen ajánlatot:

UHRI TESTVÉREK

AUTÓKAROSSZÉRIA ÉS JÁRMŰGYÁRTÓ K. F. T. Tel.: *297-306



SHELL MOTOR OIL