

ÁRA  
50  
FILLÉR

# AutóMotor

XV. ÉVFOLYAM 7. SZ. 1943. JÚLIUS 15.

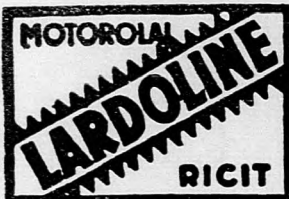
A motoros hírvivő várja a továbbítandó parancsot, mely gyorsan és biztosan rendeltetési helyére fog jutni. Erre garancia a – BMW ...



ING. **ABT ISTVÁN**

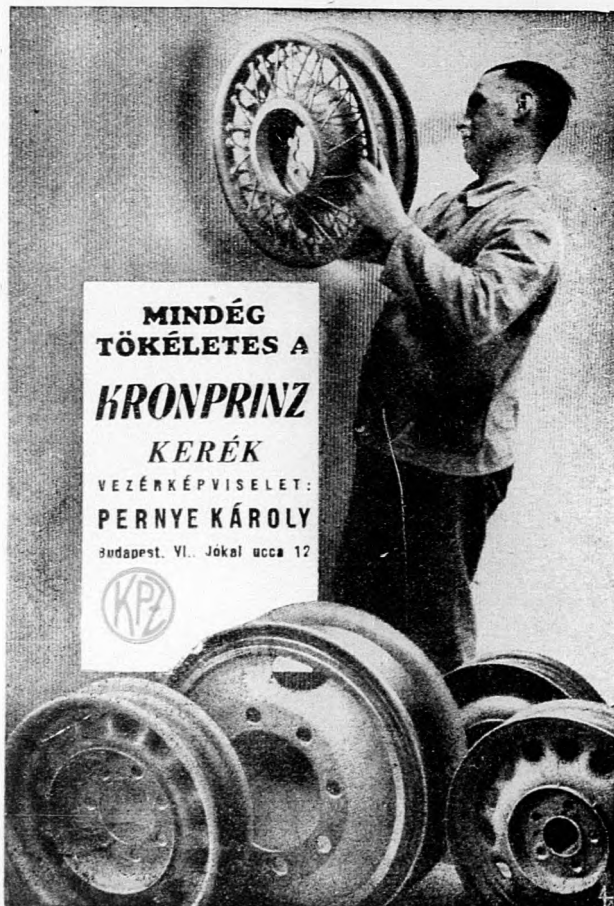
műszaki nagykereskedő  
Budapest, VI., Jókai-utca 6. I. emelet  
TELEFONSZÁM: 121-853

**MOTORLÁNCOK  
BELZER  
CHROMVANADIUM  
SZERSZÁMOK**



**Autórúgók és spirálrúgók**

**BÁN LÁSZLÓ** V., Vág-utca 5. — Telefon: 491-121.  
Gyártás és javítás, kész  
rúgók minden márkához raktáron.



**MINDÉG  
TÖKÉLETES A**

**KRONPRINZ**

**KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:

**PERNYE KÁROLY**

Budapest, VI., Jókai utca 12



*motorkészítők*

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE

**DÖRY ÉS TÁRSA KFT.**

BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44

TELEFON: 122-455, 121-944

Használt gépek raktáron

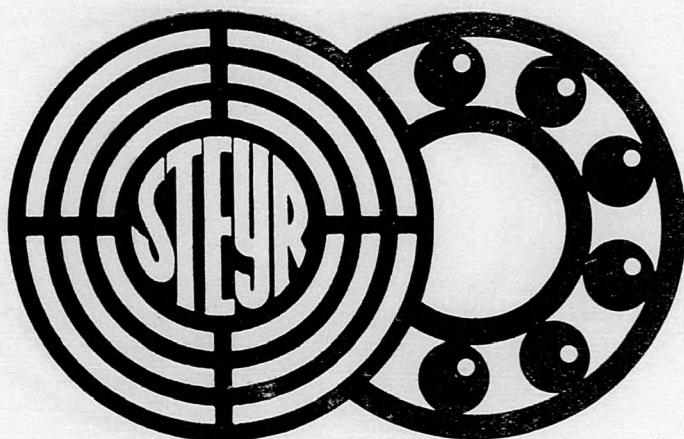


**BOSCH**

**légfékberendezés**

megkönnyíti a vezetést és fokozza az üzembiztonságot. Utólag is minden kocsi-ra felszerelhető. Diesel járművekhez légnyomásos benzinmotorokhoz ritkított levegővel működő Servo fékeket alkalmazunk. Különleges pótkocsifékek nehéz teherautóknál és vontatóknál nélkülözhetetlenek. Féktervet a járműadatok alapján kidolgozzuk, szakszerű szerelést vállaljuk. A legtöbb típus raktárról szállítható.

**BOSCH RÓBERT KFT.**  
BUDAPEST, V., VÁCI-ÚT 22.



G O L Y Ó S C S A P Á G Y A K  
G Ö R G Ö S C S A P Á G Y A K  
K Ü P G Ö R G Ö S C S A P Á G Y A K  
S P E C I Á L I S C S A P Á G Y A K

**STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCH MŰVEK MAGYAR KERESKEDELMI RT.**

BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 25.

## Előgyújtás

**E**gyszóval: mégis csak lesz tihanyi motoros bajnokság! A KMAC megfelelő támogatással szeptember ötödikén tető alá hozza az idén is a bajnoki erőpróbát, az 1943. év sem múlik el anélkül tehát, hogy ne avatnánk bajnokokat. És bár egyetlen versenyen bajnokságot nyerni akkor, amikor a múltban egész sor verseny tűzében kellett megedzeni a bajnokságra jogosító tudást: talán árnyalati lejárata a bajnokságnak. Mert ugyan mit szóljanak ahhoz a régmúlt idők bajnokai, akiknek egész éven át kellett versenyezniük, egész sor versenyt megnyerniük, vagy előkelő helyezéssel befejezni: hogy most egyetlen futam meghozza a bajnoki babért. Hiszen egyetlen futam korántsem alkalmas arra, hogy megmérje a tudást és kikapcsolja a motorversenyek régi vendégét, a szerencsét, vagy kiküszöbölje a balszerencse néha sorsdöntő tényezőjét.

De — nem akarunk ünneprontók lenni! Mert a tihanyi verseny, az év egyetlen sebességi erőpróbája, ünnepe lesz a magyar motorsportnak. Ahol megmutathatja, hogy minden poklokot keresztül is élni akar és alig várja, hogy életre kelhessen. Hogy újra régi fényében ragyogjon annak a gárdának a tudása, mely hitet tett a motorsport mellett és melyet ha a világégés átmenetileg el is szakított kedvenc sportjától, lélekben és akaráásban ma is az, melynek nevét messzi túl a magyar határokon ismerték meg.

**R**ummalt töltötték meg Martinique szigetén az autók tartányait — olvastuk a napilapokban. Benzin alig volt, rum pedig annál több. Milyen kellemes illat lehetett Martinique utcáin a rumos kipuffogások nyomán. És miért nem töltötték teát a hűtőbe?

**F**elszaladt egy takszi a margitszigeti töltesre — írta nemrég az egyik napilap. Majd így folytatta a cikk címét: egy fa megállította, három sebesült. Ez így rendjén volna, balesetek mindig voltak és mindig lesznek. És az még nem lehet akadálya a balesetnek, hogy vasárnap, még hozzá a hajnali órákban történjék. Bár vasárnap tilos a taxi, hajnalban szintén az. Hacsak életbevágó nagyfontosságú ügyben nem történt a taxizás a vonatkozó rendeletek keretein belül. A taxinak három utasa volt a kitűnő hármas a huszonkilencéves artistából, a húszéves bőröndösből és a huszonkétéves táncosnőből állott. És mivel részben „színházi” emberekről van szó, hát a híres „Mit kerestél Cecil a Török-utcában” mintájára mi is kérdezhetjük: Mit kerestél Ibolya (így hívták a huszonkétéves mazdulatművésznőt) hajnalban és vasárnap a töltesen? És mit kerestél ugyanott és ugyanakkor a húszéves bőröndös? Igaz, lehetséges, hogy a művésznő bőröndön táncolva szolgálta a fontos és takszizásra jogosító közérdeket, de lehet az is, hogy a bőröndös éppen bőröndöt adott el a művésznőnek, ami ugyebár fontos közgazdasági jelentőségű művelet. És az artista? Alighanem ő volt a közvetítő, aki a bőröndtranzakciót üttötte nyélbe.

Es kérjük — nem lehetett volna ezt a táncot egybekötött bőröndügylettel nappal és gyalogszerrel lebonyolítani? Bár az is lehet, hogy igen fontos közérdek játszott közre az időpont és a földrajzi helyzet megválasztásában. Hiszen vannak dolgok égen és földön, Horáció...

**L**ázasan kutatnak egyesek régi Morganok után. A háromkerékű Morgan ma favoritja a közlekedésnek, mert bár autó szerepét tölti be, mégis motorkerékpár rendszámmal közlekedik és így nem szorul E betűre.

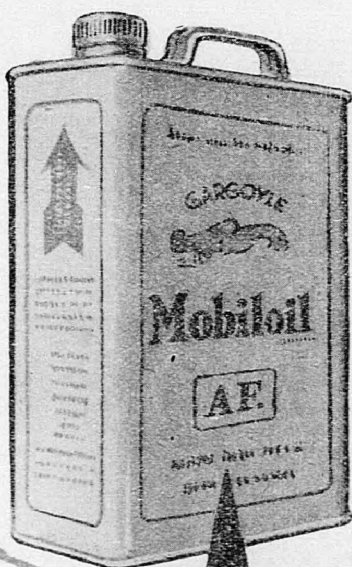
**O**lyan a kereslet kismotorkerékpárban, hogy egyes cégek azon gondolkodnak: miképpen szerezhetnének dírtakadályokat vagy harapós kutyákat a vevőjelöltek és követelőzők féken-, illetve távoltartására. A szó szoros értelmében sorba állanak a motorkerékpár-vevőjelöltek, akik nem akarják tudomásul venni azt, hogy motorkerékpár pedig — nincsen.

**H**ónapok óta rebesgetnek arról, hogy rövidesen megjelenik a rendelet, mely a vikendidőben eltűlta a gépjárművek forgalmát és csak azok számára engedik meg gépkocsi vagy motorkerékpár használatát szombat déltől hétfő reggelig, akik bizonyos követelményeknek felelnek meg és akik közlekedése valóban fontos közérdeket szolgál. A rendelet alkalmas lesz arra, hogy a mostan divatos örömkocsizásoknak elejét vegye, viszont kegyelmet kell kérnünk a motorkerékpár számára. A motorkerékpár sokaknak sporteszköze, így elsősorban a gyorsleventéknek. De különben is a motorkerékpár üzemanyagfogyasztása és gumikoptatása olyan nevelésesen csekély, hogy számba sem jöhet.

**I**smét levelet kaptunk az utcai repesztőkkel kapcsolatban Azokról a motorosokról van szó, akik versenypályának nézik a Körutat és elegáns versenyjelmezben, lehetőleg feltűnő rajtszámmal, igen magasra emelt és hátrafokott lábtartóval végeznek gyorsítási próbákat és vágatnak olyan fülsértő durrogással, hogy minden jobbberésű embernek viszketni kezd a — lába. Levélírónk neveket is között velünk, mi titokban tartjuk a neveket. Abban a reményben, hogy ezek a közveszélyes fenegyereknek nem kényserítenek bennünket további rendetlenkedésükkel arra, hogy megszegjük a diszkréciót.

**C**sillagászati számokat érnek el a tehérgépkocsik árai. A minap hallottunk egy adásvételről melynek kapcsán a négytonnás teherautó majdnem hatszámjegyű összegért cserélt gazdát. Igaz, hogy karosszériája stílszerűen — fekete volt.

**E**gyik igen népszerű és nagymúltú versenyzőnkét láttuk a minap a ligeti dodzsemben. Igen kitűnően vezette a furcsa járművet, de, sajnos, el kell árulnunk, hogy nem lett győztese annak az alkalmi erőpróbának, melyet egy körüti szuszterrel vívott. De az is lehet, hogy a kitűnő cipőzia dodzsemkocsija volt gyorsabb és nem a tudása nagyobb. Lám-lám, ez a sors keze. Mert annakidején a jeles versenyző főleg azért nyerte sorra a versenyeit, mert a gépe volt gyorsabb és nem tudása a telegebb.



A magyar föld kincse

*a magyar nyersolaj-*

ebből készül

*a magyar*

**Mobiloil**

BEJEGYZETT VÉDJEJY

# Helyesen fékezni annyi —

## mint „alcsán” közlekedni!

A gépjármű fékberendezése nem más, mint úgynevezett szükséges rossz, hiszen minden egyes taposás a fékpedálra energiát, *üzemanyaggal* megfizetett munkát emészt, *koptatja* a gumit, *megterheli* a gép sok mozgó részét. Amiből önként adódik, hogy a mai *motorkosze-gény* időkben takarékosan kell bánnunk a fékekkel. Régi autós mondás, hogy a jó vezető keveset fékez, nemcsak régi ez a mondás, hanem egyben igaz is és a szakértő szem azonnal felismeri a maszó-lát arról, hogy *feleslegesen sikíttatja* a fékeit, feleslegesen *radírozza* neki az út-test talajának a kerekek drága és gyorsan fogyó, ma pótolhatatlan gumianyagát. A jó vezető viszont csak *ritkán nyúl a fékekhez*, akkor is csak a leg-szükségesebb mértékben és sebességét inkább oly módon szabályozza, hogy a gázt idejében elvéve, csökkenti a kívánt mértékre gépe sebességét.

Lejtmenetben természetesen mindig fékeznünk kell, ilyenkor a fékezés „olcsó”, mert sebességét, illetve mozgását *nem üzemanyagfogyasztás* révén nyeri, hanem a föld *vonzóereje* következtében. De lejtmenetben is okkal-móddal kezeljük a féket, helyesen alkalmazva a motor kompressziója okozta fékhatást fékünkkel csak éppen *támogatjuk a motorféket* és sohasem engedjük úgy fel-szökni a tempót, hogy erős és hirtelen fékezésre legyünk kénytelenek fanyalódní. És ha a lejtő után ismét emelkedő következik, úgy lehetőleg nem is használjuk a féket, hogy az így nyert lendület segítse fel a kocsit a kapaszkodón.

### Fékezés kanyarban

A takarékos és biztonságos kanyarvétel közeli rokonságban van egymással és technikája, mondhatni azonos. Jól a kanyar *előtt* vesszük el a gázt, hogy a kocsit szabadon gurulva, motorjának kompressziója következtében veszítsen lendületet annyira, hogy a kanyarba befutva, ismét gázzal *háza-has-suk* ki. Minél élesebb a kanyar, annál előbb vesszük el a gázt, a jó vezető rendelkezik annyi kiszámítással, hogy helyesen becsülheti meg a mindenkori

sebességének megfelelő távolságot. És ha mégis elszámította magát, úgy a *kanyar előtt* alkalmazza a féket és soha-sam a kanyarban, nehogy a gép a kanyarban — főképpen csúszós talajon — *megfaroljon, megsüsszön és kormányozhatatlanná váljék*. A kanyarban magában mindig gázzal fussunk, ha kerekeink — akár a hátsókról, akár elsőkerékahajtásnál az elülsőkről van szó — *kapaszkodnak és „húznak”* a kanyarban, gépünk sokkal *stabilabban* fekszik a fordulóban, annál nagyobb a biztonság és annál nagyobb a sebességünk anélkül, hogy ezzel felesleges kockázatot vállalnánk.

### Fékezés útkeresztezésnél

Útkeresztezés előtt jóval vegyük vissza a gázt, akárcsak kanyar előtt, arra törekedjünk, hogy *fékezés nélkül* veszítse el lendületének túlnyomó részét és észszerű iramban közelítse meg a keresztezést. A jó vezető keresztezés előtt levezi a lábát a gázipedálról és jobblábát könnyedén pihenteti a fékpedálra. Nem azért, hogy fékezzen, hanem csupán abból a célból, hogy ha valami előre nem látott esemény adódik, ha más jármű akadályozza a szabad utat — azonnal és haladéknélkül alkalmazhassa a féket. Véréünké kell, hogy váljék: *az útkeresztezést mindenkor olyan iramban megközelíteni, hogy fékeink túl brutálisan alkalmazása nélkül is meg tudjuk állítani a kocsit, amikor erre szükség van*. Ha iramunk túlzott és igazi maszólamódra a jószerecsékben bízunk, úgy könnyen összetörhetjük magunkat, ha ez a jószerecsék csak egyszerű is eszerbenhagy. Sohasé bízzuk magunkat az úgynevezett „előnysszabályra”, mely szerint a jobbkez felől közelítő járműnek előnye van a keresztezésben. Kétséges ugyanis, hogy a baloldaltól közelítő betartja ezt a szabályt. Hátha az a jószerecsékben bizakodók felekezethez tartozik és az előálló jogvitát csak hosszas sebészi kezelés után folytathatjuk le. És ha beverődik a fejünk, aligha vigasztal majd a tudat, hogy — igazunk volt.

### Fékezés vasúti átjárónál

Ha az útesten ugrató vagy más *terep-hullám* mutatkozik, vagy ha vasúti átjáróhoz közeledünk, minden esetben jóval előbb vegyük le a gázt. A vasúti átjárók többnyire egyben ugratók is, így tehát akkor is tisztességesen csökkentett iramban haladjunk át rajtuk, ha a sorompó nincsen leeresztve. Ha túl gyors iramban vesszük az ugratót, vagy a vasúti átjárót, úgy még a jobbik eset az, ha a kocsink nagyot ugrik a levegőbe. A rosszabbik az, ha a sorompó — melyet gyakran a távolból kezelnek gondos bakteri kezek —, éppen abban a pillanatban *zárja le az utat*, amikor már nincsen elég hely a fékezéshez. Ha túlbeesültük a távolságot és azt látjuk, hogy feltétlenül fékeznünk kell, úgy mindenképpen még az ugrató vagy sín előtt fékeznünk és fékezés nélkül lendüljünk át. Aki nem hiszi el, hogy ilyen módon mennyivel simábban jut át, az próbálja meg.

### Fékezés végszükségben

Vannak esetek, amikor hirtelen felbukkanó akadály miatt a gépet minden erőnket összeszedve, lehetőleg azonnal meg kell állítanunk anélkül, hogy egyetlen felesleges métert kockáztatnánk. Ilyenkor *brutálisan* kell rátaposni a fékpedálra, ami célra is vezet, ha fékeink jó állapotban vannak és a kerekeink jól tudnak *kapaszkodni* a talajba, tehát az úttest felületre *érdes és szaraz*. A hatásos fékezéshez ilyenkor elengedhetetlen fontosságú az, hogy a vezető helyes testtartásban üljön, azaz a háta végig támaszkodjék neki a háttámlának. Ez azért is fontos, mert hirtelen fékezésnél gyakran a kormányval is kell dolgozni részben azért, hogy az esetleges *íjaralást korrigáljuk*, a fékutat ide-oda kormányzással megtrövidítsük és végül — ha minden kötél szakad — olyan helyzetbe hozzuk a kocsit, hogy az lehetőleg ne az orrával menjen neki zsinór-egyenesen az akadálynak, hanem lehetőleg oldalvást.

A helyes és hatásos fékezésnek alapfeltétele, hogy kocsink fékrendszere jó állapotban legyen. Ennek előfeltétele az ép fékberendezés, a helyesen körkörös, tehát nem oválisra kopott fékdob és az egyenletes, gondos fékébeállítás. Az előrelátó autós tehát legalább kéthetenként ellenőrzi a fékeit és nem sajnálja azt a néhány pengőt, amibe a fékek helyes beállítása kerül a képviselői szerviszben.

**DURBUS, VERBUS, INBUS és FEBI**  
csavarok, FEBI autóalkatrészek  
FERD. BILSTEIN JUN. VOERDE

**E-membránok, S-műgumicsövek**  
minden méretben, minden kocsizhoz  
DR. SCHNABEL & Co. K. G. BERLIN

**NYERSOLAJSZIVATTYÚK**  
GEBR. L'ORANGE, BERLIN

**CSISZOLÓKORONGOK**  
VOGT. & Co. LOBNITZ

**Autóvilágítás, tömítés, szerszám**  
hegesztőanyagok és szerszámok,  
műhelyfelszerelés és minden műszaki  
cikk legjobb beszerzési helye:

**DR. OEC. KÓS ÁRPÁD**  
BUDAPEST, IX., MÁRTON-U. 40  
TELEFON: 140-203

# A törpeautó lesz a jövő népszerű és olcsó közlekedési eszköze?

A háborús szükség éveit kitenyészették a kismotort, a száz vagy legfeljebb százhuszonöt köbcentis törpe-motorkerékpárt. Es kiderült, hogy ezek a legkisebb hengerűrtartalmú gépek is tökéletesen megállják a helyüket, komoly közlekedési eszközöknek tekinthetők, melyek nemcsak takarékosak, könnyen kezelhetők, megbízhatók, hanem vihar- és időállóak is, bár a háborús anyagszűke következtében érhető módon az anyag mennyisége mellett minőségével és a megmunkálás munkaidőivel is kényeszerű takarékoság folyt a gyárak házatáján. A kismotorok nagyszerű bemutatkozása kapcsán felmerült a kérdés: eljön vajon a négykerekű kismotor, a törpe gépkocsi a háború után? Az a kiskocsi, mely egészen kis hengerűrtartalmú, de teljesítőképes motorjával, olcsó kivitelével olyan áron lesz hozzáférhető, hogy a legszélesebb rétegek motorosítását is megengedi.

A válasz csak határozott igen lehet! Anélkül, hogy a jövőmondó szerepét vennék át, megállapíthatjuk, hogy a háborúutáni éveknek három uralkodó járműtípusa lesz: a 125 kcm-es kismotorkerékpár, az ezer kcm hengerűrtartalom határú, a Volkswagenhez közelálló minta és — az 500 kcm alatti, valószínűleg kb. 350-es törpe-gépkocsi!

A kismotorkerékpár a lehető legalacsonyabb üzemeltetési költségű közlekedési eszköz, hátránya azonban az, hogy nem véd az időjárás viszontagságai és az út pora-sára ellen, ezenkívül kizárólag szólóüzemre alkalmas. Az egyliteres, Volkswagen típusú gépkocsi csak akkor van kellőképpen használható, ha négy személyt szállít, ha csak 1—2 személy a terhelése, úgy a kilométerköltségek szempontjából nem tökéletesen gazdaságos. Egyedül az 500 kcm-es aluli törpekocsi az a típus, mely 1—2 személy terhelés esetén teljesen gazdaságos!

Milyen lesz ez a törpekocsi? Motorja kéthengeres boxermotornak ígérkezik, mely 350—400 kcm-es hengerűrtartalom mellett 10—12 lóerőt teljesít, legfeljebb 3600 fordulatonál. Ez a motor a kocsinak 80 km-es csúcsebességet kölcsönöz, ami mindenképpen elegendő. A karosszériája kétüléses kobriolé, melynek második ülése kivethető és így növeli a poggyász szállítására rendelkezésre álló teret. Differenciálnélküli, keskeny nyomtávú alváz, kéziindító, gumirugózás, 100 kilométerenkénti 3,5—4 literes fogyasztás, 3,5×19-es motorkerékpár abroncsok. A kocsi önsúlya alig haladja meg majd a 300 kilót és karosszériája teljes egészében műgyanta préselés, úgyhogy törés esetén részei könnyen és olcsón cserélhetők ki.

Alapul véve a háborúelőtti évek áralakulását és az akkori gépkocsi gyári árait, valamint kilogrammonkénti árait, joggal következtethetünk a törpegépkocsi kialakuló árszintjére. Az Opel P4 kilonkénti ára a háború előtt kb. 2 márka volt, a Volkswagen gyári

ára a nagy gyártási előirányzás következtében egészen a kilonkénti 1.45 márkára süllyedt. Ezen a nyomon elindulva és kilonkénti két márkát számítva, a törpekocsi ár gyár kb. 600 márkás áron kerülhet forgalomba, ami akkor is lehetséges lesz, ha a törpekocsi gyártási sorozatmennyisége alatta marad a népkocsinál előirányzott mennyiségnek.

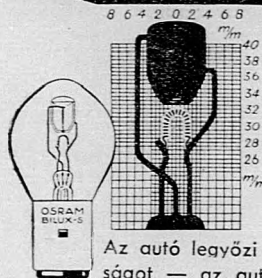
A törpekocsi tehát várja a megszületését. Várja — mint annyi milliója a

világnak — a békét, hogy tettebe valósulhasson és újabb százazrek számára tegye lehetővé azt, hogy a saját gépjármű áldásában, örömeiben és munkafokozó lehetőségeiben részesüljön.

Németországban lázasan folyik a „generátorosítás”. A hadifontosságú célokból üzemben tartható személykocsikon van már a sor. A taxik, árukihordó autók, a betegszállító kocsik is ebbe a kategóriába tartoznak. A rendelkezés értelmében a 2 literen aluli személykocsik magasnyomású gáz, hajtógáz vagy pedig faszénrel táplált generátorüzemre állítandók át. A 2—3 literes személykocsik faszén kivételével bármilyen táplált generátorüzemre térnek át. Elsősorban természetesen a magasnyomású gárellátás lehetőségeinek teljes kiaknázására törekszenek.

Romániában azok a gazdák, akik legalább 5000 négyzetméteren kautsuk-növényeket termelnek, március 1-től október 31-ig katonai szolgálat alóli mentességet kapnak. A vetőmagot a gummitermelés saakfélyegetével megbízott állami szerv meghatározott áron bocsátja a gazdák rendelkezésére.

## A csodálatos szerkezetű Osram-lámpáról



Az autó legyőzi a távolságot — az autó fénye az éj sötéttségét.

OSRAM az autólámpák részére különleges vizsgáló berendezéseket teremtett, amelyek a világítótest kellő helyzetét a lámpabúrában és a fényszóróban is biztosítják.

Tehát az

**OSRAM-AUTO-LÁMPA sok fényt ad kevés áramért**

# B. mellett történt...

Bizony úgy van: néha pillanatokon múlik az élet és halál nagy kérdése és vannak pillanatok, melyek olyan árkok vannak a történések köré, hogy az életet befejező nagy hatalmasság, a halál roppant ereje megtorpan az árok előtt. És máshová lép, hogy kielégítse zsákmánytelsőséget...

Hosszúra nyúlt, alig húsz esztendő múlt, szöke és bajjuztalan német hadnagy ajkán születnek ezek a szavak, amint távolba néző szemmel kortyolja a hig kávét és issza a csendet, mely előlökli az elsötétített magyar főváros álma felett. Mellén az elsőosztályú vaskereszt, arcán a frontkatona végtelen nyugalmú felajzottsága, a kemény orosz tél nem szántott barázdákat az arcán, inkább a felébe vésődtek a mély árkok és avatták férfivé az alig gyerekembert. Alig múlt húszéves Leutnant Karl v. B., de ebből teljes egy évet a fronton töltött, ahol a percek néha óráknak tűnnek, olyan óráknak, melyek végtelen feszültségét és roppant megőrülte erejét csak az ismeri, aki kivette a részét ezekből az órákból. Csak a szemek végtelen nyugalmú nyugtalanságán mutatkozik meg ez az esztendő, ezek a szemek mintha az anyaföld szürkeségét vették volna kölcsön, mintha most is a távot vigyáznák, mint azokon a fagyos hajnalokon ott a messzi orosz szteppéken.

— *Bizony: néha pillanatokon, pillanatnyi elhatározásokon múlik az életünk — ismétli a Herr Leutnant — és a mások, sokak élete. Igen ezt éreztem akkor télen, amikor B. mellett voltunk zárállásban. Amikor nemcsak az én életem múlt egyetlen pillanaton, hanem az egész útegem élete... Egy szerény kis motorkecskékpar volt a megmentőnk, egy szerény, kis, alig 150 köbcentiméteres motorkecskékpar... És minden azon múlt, hogy vajjon ez a szerény kis gép mennyiben tud megbirkózni a szinte lehetetlen feladattal, mely reá várt. Hogy vajjon képes üzemzavar nélkül átvergődni a rettenetes tüzzel súlyosított, rettenetes terepszakaszokon, hogy vajjon vezetője el tudja juttatni azt a papírszelepkére írt néhány sort, mely nemcsak mindnyájunk életének volt a megmentője, hanem megmentője az egész veszélyeztetett arcvonalszakaszának is...*

És Herr Leutnant Karl v. B. halkán, nagyon halkán és elgondolkodva beszélni kezd...

— *B. községtől délnyugatra voltunk reteszállásban, jómagam egy tíz és feles taracküteggel alig ötven lépésnyire húzódtam meg jól rejtett tüzelőállásban az előretolt gyalogsági állások mögött. Vontatóinkat jó messzi hagytuk hátra és aránylag jól éltünk a kényelmesen berendezett, állandó jellegű állásban. A vörösök nem sokat zavartak bennünket, légi tevékenység alig volt és legfeljebb a hajnali órákban kaptunk néha könnyebb zavaró aknavető tüzet, ügylátszik takarókoskodtak odaát a löszerral. Lövegeink majdnem egész nap pihentek és ha nem lett volna kegyetlenül hideg az időjárás, amolyan nyaralásnak is beilltet volna. Az ellátás pontosan jutott be, az adagok jóízűek és nagyok, cigaretta és rum bőven: ugyan mi kellett más a magunkajta frontóráknak?*

— *De — semmi sem tart örökké. Az egyik éjszaka erős mozgást érzeltünk odaát, a szél motoros vontatók berregésének hangját hozta. De hiába löttünk ki perceként világító rakétákat, hiába pászátázták végig fényszóróink a velünk szemben húzódo dombocsa permvonalat, a sűrű fenyves eltakart mindent. És mire szürkülni kezdett a hajnal, ismét teljes lett a süket, az idegesítő csend. Semmiféle cél nem mutatkozott, az éjszaka sötétjében a mozgás helyét még csak megközelítőleg sem lehetett megállapítani, ugyan mi értelme lett volna odakiáltani néhányat a tarackjainkból...*

— *A következő éjszaka megismétlődött a mozgás, a nehéz járművek csoszogása, a rakaszok koppanását, a vontatók láncainak csörgését tisztán hallhattuk. Valami készül odaát — a tájk szíjről-szájra az embereim...*

— *Alig szürkült, megkezdődött a tánc. Rendkívül erős tüzet kaptunk, a vörös lött és lött fáradhatatlanul, könnyű és nehéz ütegek, nehéz aknavetői tűzgyöngybe takartak állásainkat. Ügylátszik támadást akarnak előkészíteni. Tízereim derekasan dolgoztak, négy lövegünk csöve izzóvá vált, amint az egyik ösztüzet lötték ki a másik után. Balra tőlünk egy tizenötös üteg ontotta a tüzet, jobbról két géppágy dolgozott szorgalmasan, de a vörösök tüze csak nem csökkent, sőt egyre erősödött...*

— *Hátsó összeköttetésünk megszakadt, a telefonvonal szétlőve, az erős tüzből gondolni sem lehetett arra, hogy járót küldjek ki a vonal kijavítására. Rádióink repeszdarab becsapódása következtében használhatatlanná vált. Löszereink fogytán... Bizony kutya egy helyzet volt... A tizenötös üteg tüze is lanyhult, a géppágyik már csak néha-néha löttek rövid sorozatot, ügylátszik náluk is fogyóban a löszer, utánpótlásra a sűrű, gyengülni nem akaró és pontosan fekvő ellenséges tűz miatt gondolni nem lehetett... És báról az erdőszélen már láttuk az apró pontokat, az ellenséges gyalogság csatárláncát, mely tá, adásra dolgozza elő magát a vörösök zárótüzének oltalmában...*

— *Herrgott szakrament — rázza öklét egyik lövegrezertőm —, ha most néhány stuka vonatkozna be... De hogyan teremtésünk összeköttetését, amikor híradészközeink használhatatlanok és ha ki is küldeném jelentéssel és terepvázlattal az egyik járort, órákba telne, amíg céljához érne... És addig?...*

Obergreiter K. kászik mellém... *Hadnagy úr, majd én megteremttem az összeköttetés — ordítja, hogy túlharsojga a becsapódások dörgő hangját — motoron tíz perc alatt érelem a csoportparancsnokságot... Tamáskodva csóválom a fejemet, ebben a tüzből, ezen a terepen, a mély hóban, a tölcserék között akarja megtenni a másfél kilométert? Nyílt terepen? Amikor a levegőben csak úgy zümmögnek a lövedékek, amikor csak az maradhat talán életben, aki úgy préseli magát oda kitárt karral az anyaföldnek, mintha soha nem akarná elengedni... Amikor a vörösök géppuskái nyomán csak úgy porzik a szikrázó, szűzféher hó...*

Néhány pillanattal gondolkodom... *És előkapom a jelentőblokkomat... Néhány szót firkantok a tömbre, egyszerű terepvázlatot, kitépem a lapot és odanyujtom K.-nak. Mosolyog és humyorít egyet a szemével... Alig múlik el félperc, már felhangzik a kis kétütemű berregése... Alig látni a kis DKW-t a havon. Fehérre van mázolja a gép, vezetője fehér hőköpenyben... És megkezdődik a nagy verseny... K. tudja a mesterségét, jól megtanulta a motorozás minden titkát, amikor a zschopauai gyár versenyosztályán dolgozott és nem egy nemzetközi erőpróban segítette diadalra a DKW csapatot...*

Teljes gázzal vág neki a mély hónak, a tulypörgő hátsókerék nyomán hófejzír fakad... *Faral a gép, mint a veszedelem... És körülötte porzik a hó a becsapódó géppuska lövedékektől... Ügylátszik észrevették... K. kigyívonalban vágat, szinte bródszeidölve dobja ide-oda a gépét, hogy minél nehezebb célt mutasson... Még látni, amint eltűnik az egyik tölcserében... Idegtépi pillanatok... Ki tudja vonszolni a gépet?... Vagy megreked?... Birja majd a kis DKW a szörnyű megpróbáltatást?... És ha nem bírja? Mi lesz velünk?... Az embereimmel?... A lövegekkel?...*

— *Néhány pillanat és látni, amint K. kiemeli gépét a tölcseréből... Amint újra nyeregbe ül... Sikerül a gépet újra beindítani?... Amikor az minden bizonynyal tartályig merült a forró lövedéktől a friss tölcser fenekén megolvasztott hóleben... Felberreg a kis DKW... És K. cikázik rajta tovább... És eltűnik az erdőszélen...*

— *Számoljuk a perceket, öt perc, tíz perc, negyedóra... Célba értek?... Vagy ott fekszik valahol szárnyaszegetten?...*

— *A vörös állások szelén meghajlanak a fenyőkoronák... Tudjuk, hogy ez mit jelent... Elindultak a harcikosik... Tíz perc és ide érnek... És nincsen löszer, nincsen védekezés... Embereim arcára kiül a keménység jólismert vonása... Kézigránát kötegeket készítenek... Nem adjuk olcsón lövegeinket és életünket... A csövekbe betoljuk az okrazítottéteket... A derék tíz és felesek ne kerüljenek „élve” a vörösök kezére...*

— *Csend legyen — ordítja útegem elsősíztje — és tenyérét a füllehez ileszti... Hallgatjukunk... És messziről egyre erősödő zümmögés hallatszik... Apró pontok tűnnek fel az égen — délnyugatról... Már látni a gépeket, a kötelekben közeledő rajt... Már látni a közeledő kétmotoros Ju. 88-akat... Kilövöm a rakétámat, hogy jelezsem saját állásainkat... Már a fejük felett vijjognak a stukák... Oldalukra fekszenek és lecsapnak... Irtozatos lövrenések, amint lejtik tojásaikat... Pontosan a vörös ütegek hegyébe... Látni amint az egyik harckocsi fekete füstöt okádvá lüngöl fel...*

— *Meg vagyunk mentve... K. és a kis DKW megtette a kötelességet...*

Von B. hadnagy úr elhallgat és lehunyja a szemét...

— *Bizony — néha pillanatokon múlik az emberi élet... Nevezéses apróságokon... Egy kis kétütemű motoroska megbízhatóságán... Egy elázott vagy el nem ázott gyertyakábelén...*

# MEGKEZDŐDTEK

## a tihanyi körverseny előkészületei

A v. Horthy István vándordíj lesz a verseny fő trofeája

A világégés közepette tétlenségre kényszerült magyar motorsport borongó egén az utóbbi esztendőben évről-évre a Balatoni Sporthét motorversenye jelentette azt a szírványt, mely reményt gerjesztve, az eljövendő napsütést hirdette.

Örömmel látjuk, hogy a Balatoni Sporthét keretében az idén is megrendezésre kerül a legjobb magyar motoros emléket megőrzítő „Kozma Endre motorkerékpáros körverseny”. a gyors, öt kilométeres tihanyi országúti körpályán. Mondanunk sem kell, a verseny megrendezése elé olyan akadályok tornyosultak, melyek elhárításában a dr. Landauer vezértitkár köré csoportosuló rendezőgárda méltó munkát végez Kozma Endre emlékéhez, akinek tudásánál csak önzetlen sportlekedése volt nagyobb.

A tihanyi körverseny az idén, tekintettel a gyors, megerőltető pályára, elsősorban pedig a szűkös gumi- és üzemanyagviszonyokra, mintegy 10 körös áron kerül előreláthatólag megrendezésre. Az idei verseny főtrofeája a *vitész Horthy István vándordíj* lesz, melynek végleges elnyerése, a sportbizottság meghozandó határozatának megfelelően, két, esetleg három győzelemhez lesz kötve. A méreteiben impozáns, mesterművű ezüstserleg rövidesen megjelenik az Apponyi-tér egyik kirakatában, a verseny többi díjaival egyetemben.

A verseny előkészületeire és főleg várható startlistájára vonatkozólag alkalmunk volt dr. Landauer vezértitkártól információkat szerezni és örömmel állapíthatjuk meg, hogy a verseny előrelátható indulói pompás küzdelmek révén reprezentatív sporteseményé fogják avatni a tihanyi körversenyt.

— Az 500-as csoportban — mondja Landauer dr. jegyzetei között kutatva — *nagy küzdelemre van kilátás. Rendek (BMW) mellett állítólag Lukavecz is beszáll a küzdelembe egy gyors BMW nyergében, sőt Dóry is az 500-as csoporttal kacérokodik egyelőre még titokzatos mäsina nyergében. Sőt Komlóssy Béla indulásával is számolhatunk, természetesen — DKW színekben... Az élgárdát a két BMW-menő, Körmeny és Puhonyi fogják teljessé tenni a „nagykategóriában”.*

— A 350-es csoportban a „fiatalok” számára nyílik sok esély a kategória két NSU standardmenője, Forray és Schurmann mellett.

— És a 250-esek? Számolunk Zamecsniük Tivadar (Puch) startjával, aki mellett Martinez (DKW), Gutschy (Puch), Csányi (Puch) és Domján (Puch) várható a porondon

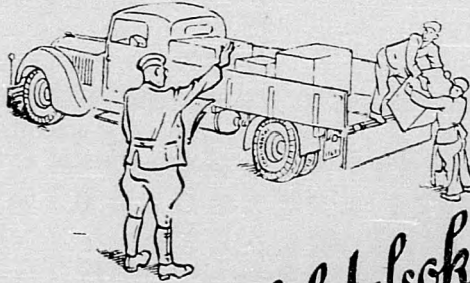
az öregek közül Egy 250-es NSU startja is biztos, vezetője még bizonytalan, A kitűnő kolozsvári DKW-menő, Papp masinájára hír szerint Szűcs aspirál... Vederemo...

— A 125-ös csoportban starthoz várjuk a Mátratriót, Szabó Lászlót, Vágait és Zsótér dr.-t, míg a külön 125-ös leventekategóriában kíván-

csian várjuk a legfiatalabb utánpótlás összecsapását.

A tihanyi körverseny előszele máris sorompóba állította teljes élgárdánkat és reméljük, a fiatalok, Kozma Bandi hűséges KTT-istái közül is minél többen fognak eljönni, hogy számot adjanak tudásukról nagy mesterüknek, a magyar motorsport leglelkesebb előharcosának és halhatatlan bajnokának, akiknek szelleme mindig jelen lesz ott, ahol felzúgnak a versenymotorok.

A német birodalmi autótutakon erősen korlátozták az üzemanyagszolgáltatást, hogy ezáltal is munkaerőt szabadíttassanak fel a hadigazdálkodás részére. A generátor üzemanyag felvevő állomások továbbra is üzemben maradnak.



*Ne rakjunk fel tulsokat  
Gondoljunk a  
gumiabroncsokra!*

# Continental

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.

BUDAPEST, V., SZÉCHENYI-RAKPART 19. TELEFON: 122-042

# Tátra és vidéke

Régi ismerőseink, Gáz és Ragya, ismét összetalálkoztak. Minv látni fogjuk, a háború mítsém változtatott rajtuk...

**Gáz:** Pincér!!! Pincér!!

**Pincér** (odamegy): Tetszik parancsolni?

**Gáz:** Mondja, milyen illata van ennek a sajtúnak, amit hozott nekem?

**Pincér** (megszagolja): Jó szagos!

**Gáz:** Magának... Nekem ez büdös!

**Pincér:** Ez nem büz kérem... ez csak egy erős sajt!

**Gáz:** Ha azonnal nem hoz egy másikat, felölem ez a sajt lehet olyan erős, mint a Czája, én félkézzel úgy a padlóhoz vágom, hogy szétloccsan.

**Pincér** (elviszi a sajtöt).

**Ragya** (bejön a kávéházba): Jónapot Gáz úr!

**Gáz:** Szolgrája, Ragyám!... Hogy s mint, hogy s mint?

**Ragya:** Rémekül! Eladtam a Packardomat... Mert új kedvencem van.

**Gáz:** S pedig?

**Ragya:** A Tátra.

**Gáz:** Szép is az!... Nem olcsó ugyan, de megéri... Jó magas.

**Ragya:** Magas?... Nekem speciel a kis Tátra tetszik.

**Gáz:** Azt nem úgy mondják, hogy kis Tátra... Alacsony Tátra.

**Ragya:** Maga nekem ne magyarázzon... Az kis Tátra... Ma reggel próbáltam ki.



## VICTORIA

minőségi  
motorkérpárok  
körzetképviselője

Új és használt



**Skoda** A U Ö K  
eladása

**Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.**

**Dr. LINTNER J.**

V., Személynök-u. 16.

Telefon: 124-456.

## MOTOROSOK!

Motorzománcozást,  
ducozást a többszörös  
magyar bajnoknál

**KESJÁR JÁNOS**-nál  
végeztessék.

Budapest, VII, Rózsa-u. 38/a  
Telefon: 228-517

kéri az üzletben: „Kérek egy szép, elegáns, háromnegyedliteres cilindert?”

**Ragya:** Minek magának cilindert?

**Gáz:** Holnap lesz az esküvöm!

**Ragya:** Esküvője? Hiszen maga nős! Milyen esküvője lesz?

**Gáz:** Vagyontalansági esküvöm!

**Ragya:** Gebedj meg, te hülye!... De úgy kell nekem, ha én ideállok magával...

**Gáz:** Csak azt nem tudom, hogy lehet majd átkelni...

**Ragya:** Hol?

**Gáz:** A Vörösmarty-téren, ahol az a hely áll!

**Ragya** (ordít): Ott egy koezi áll!

**Gáz:** A hegyen?

**Ragya:** Nem!... Nincs hegy! Erti!... Egyáltalán nincs hegy!

**Gáz:** Himalaya sinces? Megszűnt?

**Ragya:** Az nem! A Vörösmarty-téren nincs hegy...

**Gáz:** Domb sinces?

**Ragya:** Nincs!... A Vörösmarty-téren olyan, mint a tenyerem!

**Gáz:** Tényleg olyan?... A maga tenyerét is bepíszkítják a verebek?

**Ragya:** Olyan síma, mint a tenyerem! Es az egyik képviselőt előtt ott áll a Tátra! És azt akarom én megvenni!

**Gáz:** Nézze, legyen maga hazafi és vegye meg inkább a Hármashatárhegyet.

**Ragya** (örjöng): Nem a hegyet akarom megvenni! A Tátra nevű autót! Autót!... Erti?...

**Gáz:** Jó, jó, értem... Venni akar egy autót, mert nem akar gyalog felmászni a hegyre. Így van?

**Ragya:** Dögölj meg... így van... Feladom!...

Biró Jenő

## LICSÁJER JÁNOS

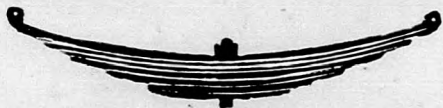
### BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ

### ÉS JAVÍTÓÜZEME

### SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista  
az autórugók  
gyártásában

Telefon:  
134-555



BUDAPEST,  
VIII., Thék  
Endre-u. 14.

Telefon:  
134-555

**Gáz:** Felmászott rá?...

**Ragya:** Miért másztam volna?... Egy-szerűen beleültem! Úram, ahogy az megindult.

**Gáz** (ijedten): Földrengés volt?!

**Ragya:** Miért lett volna földrengés?

**Gáz:** Na hallja!... Ha a Tátra megindul!

**Ragya:** Ne vicceljen!... Az olyan zajtalanul indult meg, hogy öröm volt hallgatni... Csak úgy surrant.

**Gáz:** A Tátra?... Surrant?... A maga keresztanyjának a térgyecalácsa surrant!

**Ragya:** Nem hiszi?... Jöjjön el velem a Vörösmarty-térre. Ott van most a Tátra.

**Gáz:** A Vörösmarty-téren?... Ne meséljen... Akkor vasárnap odamegyek színi!... Felmászom a Zserbónál és lecsúszom a Vigadónál!

**Ragya:** Hallja Gáz úr, most veszem észre, maga azt hiszi, hogy én a Maga Tátráról beszélek!

**Gáz:** Hanem?...

**Ragya:** A kis Tátráról! Erről a két-literéről.

**Gáz:** Mióta mérik a hegyet literre? Es hogy lehet a Tátra csak két liter?... Szerintem a Gellérthegy mindössze egy stamperli.

**Ragya** (ordít): Nem a hegyet mérik literre, maga réműletes barom!... A cilindert ürtartalmát!

**Gáz:** Komolyan?... Eppen ma akarok egy cilindert venni... Szóval úgy kell

## CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

### ALKATRÉSZGYÁRTÓÜZEM

PAULINY LAJOS



TELESZKÓPVILLÁK ÉS SEGEDMOTORALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6

TELEFON: 298-258

# JURID

*a magasteljesítményű fék- és tengely kapcsolóbetét*

## Mire kell ügyelni a gépkocsi világításánál?

A gyakorlatban a gépkocsi világításnál bizonyos követelményeket kell támasztanunk, ha azt kívánjuk, hogy a világítás célszerű legyen.

Igy például a fényszórólámpa feladata az, hogy messzire ható távolsági világítást és elegendő oldal-szórást nyújtson szabad úton való sebes hajtás alkalmával, másrészt pedig káprázatmentes, tompított fényre lehessen kapcsolni a fényszórót, ha más járművel találkozunk, illetve városi használat esetén.

Tudományos kutatás és gyakorlati kísérletek alapján gyártják a gépkocsi minden fényforrása számára az Osram autólámpákat és ezeknek a lámpáknak a minősége állandóan javul. Az Osram Bilux-lámpák például messzire ható, fehér távolsági világítást, nagy szélességi szórást, a fénytompításnál az úttest teljes megvilágítását, köd esetén jó látási viszonyokat biztosítanak. Mint minden Osram autólámpa, mechanikai

rázkódtatásokkal szemben ez is ellenálló.

A megfelelő lámpák helyes kiválasztásának lehetősége minden autós számára nemcsak a főbb fényforrások, hanem a hátsó lámpa, a féklámpa, az irányjelző és szerelékfal megvilágítása számára is adva van, ha Osram autólámpákat használ, mert ezek, mint említettük, a gépkocsi összes elképzelhető fényforrásai számára rendelkezésre állanak. Az Osram autólámpák megbízhatósága megvédi a gépkocsivezetőt kellemetlen meglepetésektől és megkönnyíti a hajtást besötétedés után.

## FÜGGETLENÍTSÜK MAGUNKAT A BENZIN ÉS GÁZOLAJ HIÁNYTÓL

Szereltessen autójára műszakilag bevált



Typusengedély: M. kir. Ker.  
Miniszter 96.654 1943. X a.

## FAGÁZGENERÁTORT

amely minden eddigi üzemnél gazdaságosabb és olcsóbb üzemével magát törleszti, fogyasztása lóerő-óránként kg 0.85, a fogyasztott anyag ára lóerő óránként 5 fillér

Kérjen ismertetőt. Felvilágosítással készségesen szolgálunk

EGYEDÁRUSÍTÓ:

**VEHICULUM AUTOMOBILIPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.**

Budapest, V., Szemere-utca 17. Telefon: 112-458

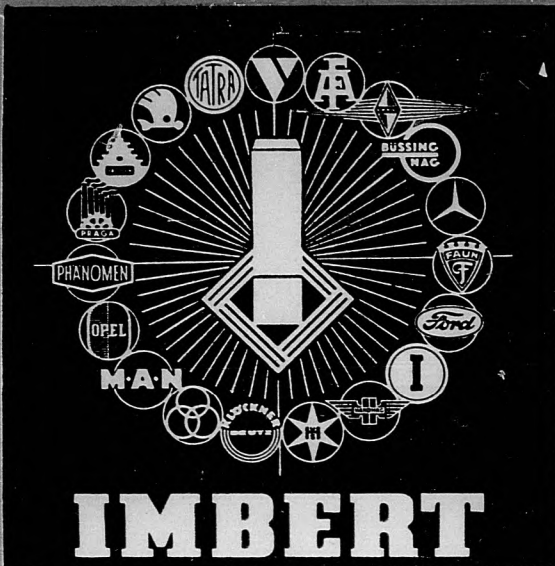
KERÉKJAVÍTÁS

KERÉKÁTALAKÍTÁS

KÜLÖNLEGES KEREKEK KÉSZÍTÉSE

**MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.**

BUDAPEST, V., LÉGRÁDY KÁROLY-UTCA 5. TELEFON: 490-758, 298-298



# IMBERT

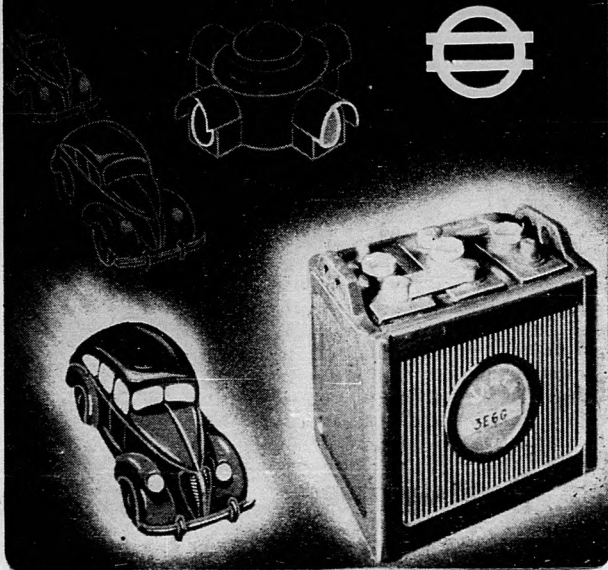
**FAGÁZGENERÁTOR**  
KÖZÉPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állíttassa át teherautóját generátorüzemre, mert ezáltal mentesül a benzindoktól. Kérieti tanácsot az

IMBERT-GENERATOREN-GESELLSCHAFT MBH. KÖLN magyarországi vezérképviselétől  
**SUPPAN-KOLLERICH és TSA**  
Budapest, IV., Ferenc József rakpart 21. Telefon: 162-946

# VARTA

*A tökéletes önindító  
akkumulátor*



## CORDATIC SERVICE ÁLLOMÁSOK

**Központ: Cordatic Magyar Gumiabroncs Rt., Budapest VI., Mozsár-utca 9**

**Baja:** Kovács Imre, Erzsébet királyné-út 4. Tel.: 445.  
**Balatonboglár:** Simon Géza, Szent István-u. 124. Tel.: 14.  
**Balassagyarmat:** Ideiglenesen Losonchoz csatolva.  
**Beregszász:** Munkácshez csatolva.  
**Békéscsaba:** Szedoglavits Alajos, Ferenc József-tér 2. Tel.: 555. Lakás: 25.  
**Bicske:** Ideiglenesen Tatatóvárosához csatolva.  
**Bonyhád:** Körzet székhelye: Szekszárd.  
**Cegléd:** Ideiglenesen Szolnokhoz csatolva.  
**Debrecen:** Szabó Zsigmond, Ferenc J.-u. 10. T. 10-40.

**Dunaföldvár:** Ideiglenesen Székesfehérvárhoz csatolva  
**Eger:** Domján Jenő, Gere Mátyás-u. 1. Tel.: 298.  
**Ersekújvár:** Hartmann Ferenc, Széchenyi-u. 43. T. 12.  
**Esztergom:** lécfalvi Bodor Zoltán, Kossuth L.-u. 25. Tel.: 44.  
**Gyöngyös:** Katona Sándor, Kossuth Lajos-u. Tel.: 189.  
**Győr:** Győri Ált. Közlek. Vállalat Kft. Vilmos császár-út 45. Tel.: 9-47.  
**Hódmezővásárhely:** Nagy, Tóth és Szabó, Andrásy-utca 14. Tel.: 134.  
**Kaposvár:** Pannonia Gazd. Vállalat, Gr. Tisza István-u. 1. Tel.: 320.  
**Kassa:** Lipták László, Apponyi-u. 4. Tel.: 29-79.  
**Kecskemét:** Fekete Gyula, Nagykőrösi-út 4. Tel.: 7-90.  
**Keszthely:** Opitz Lajos és Fia, Kossuth L.-u. 11. T. 57.  
**Kolozsvár:** Máthé Béla, Deák Ferenc-u. 35. Tel.: 15-78.  
**Komárom (Jobbpart) Gyálakay K., Klapka Gy.-út 13. Tel.: 46.  
Komárom (Balpart) Mórocz Péter, Nádor-u. 15. Tel.: 44.  
Léva: Tatár Sándor, Szepessy-út 3. Tel.: 148.  
Losonc: Autó Sport Szalon, Horthy M.-tér 17. T. 118.  
Makó: Horváth Emil, Széchenyi-tér 19. Tel.: 273-304.  
Marosvásárhely: Erdélyi Műszaki és Gumikeresk. Társ., Kabdebó Zoltán és Tsa., Vilmos cs.-út 2. T. 567.  
Munkács: Ecsedy Antal, Rákóczi-u. 5. Tel.: 23-53.  
Nyíregyháza: Unger-Ullmann és Tóth, Erzsébet-tér 1. Tel.: 10.  
Nagykanizsa: Unger-Ullmann és Tóth, Erzsébet-tér 1. Tel.: 10.  
Nagyvárad: Arvay György, Szilágyi D.-u. 6. T. 13-07.  
Nyíregyháza: László Lajos, Horthy Miklós-tér. T. 115.  
Orosháza: v. Sziijgyártó Szabó S., Paicsirta u. 8. Tel.: 82.  
Ózd: Ideiglenesen Egerhez csatolva.  
Pápa: Ifj. Legény Ferenc, Jókai Mór-u. 110. T. 12-54.  
Pécs: Mestrits Endre, Munkácsy M.-u. 35. T. 26-72.  
Rímazombat: Dr. Fényes Elemér, Forgách-u. 12. Tel.: 103.  
Sátoraljaújhely: Ideiglenesen Kassához csatolva.  
Siófok: Siófok Fürdőbérő Rt., Fürdőtelep. Tel.: 1.  
Sopron: Thirring Jenő, Várkerület 75. Tel.: 160.  
Szabadka: Vujkovic György, Hitler-tér 5. Tel.: 6-69.  
Szatmárnémeti: Szatmárnémeti Gazd. Bank Rt., Horthy M.-tér 6. T. 335.  
Szekszárd: Ekes József és Tsa, Rákóczi-út 77. T. 137.  
Szentes: Weinberger Gábor, Br. Harucker-u. 9. T.: 136.  
Székelyudvarhely: Zárug és Balássy, Kossuth Lajos-u. 15. Tel.: 34.  
Székesfehérvár: ifj. Kirisits József, Budai-út 1. Tel.: 7-19.  
Szolnok: Réti Gyula, Mária-utca 2. Tel. 5-34.  
Szombathely: Central Garage, Széll Kálmán-u. 4. T.: 3-47.  
Tatatóváros: Horváth Sándor, Horthy M.-út 1. T. 201.  
Tornalja: Janssen Tibor, Fő-utca 12. Tel.: 48.  
Újvidék: Szusedszki János, Thököly Imre-u. 9. T. 32-69.  
Ungvár: Ungvályi Műszaki és Keresk. Kft., Kossuth-tér 4. Tel.: 246.  
Veszprém: Regényi József, Szabadság-tér 1. Tel.: 99.  
Zalaegerszeg: Ideiglenesen Szombathelyhez csatolva.**