

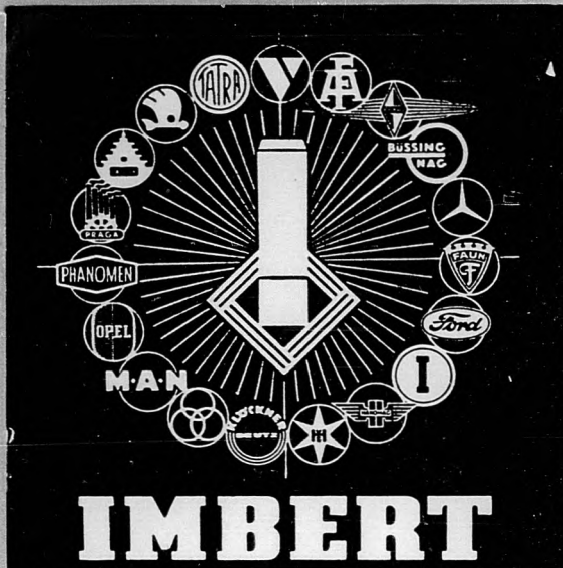
ÁRA  
**50**  
FILLÉR

# AutóMotor

XV. ÉVFOLYAM 9. SZ. 1943. SZEPT. 15

Negyedszázados jubileumát  
ünnepli a budapesti Bosch-ház  
a precíz munka otthona.





# IMBERT

FAGÁZGENERÁTOR  
KÖZEPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állíttassa át teherautóit generátorüzemre, mert ezáltal mentesül a benzínigondoktól.  
Kérjen tanácsot az

IMBERT-GENERATOREN-GESELLSCHAFT MBH., KÖLN  
magyarországi vezérképviselőjétől

**SUPPAN-KOLLERICH és TSA**  
Budapest, IV., Ferenc József rakpart 21. Telefon: 182-946



**Baja:** Kovács Imre, Erzsébet királyné-út 4. Tel.: 445.  
**Balatonboglár:** Simon Géza, Szent István-u. 124. Tel.: 14.  
**Balassagyarmat:** Ideiglenesen Losonczhoz 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.

## CORDATIC SERVICE ÁLLOMÁSOK

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

**Dunaföldvár:** Ideiglenesen Székesfehérvárhoz csatolva  
**Eger:** Domján Jenő, Gere Mátyás-u. 1. Tel.: 298.  
**Érsekújvár:** 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 esztergom-út 45. Tel.: 9-47.  
**Hódmezővásárhely:** Nagy, Tóth és Szabó, Andrásy-utca 14. Tel.: 134.  
**Kaposvár:** Pannonia Gazd. Szöv., 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)** Gyalo-kay K., Klapka Gy.-út 13. Tel.: 46.  
**Komárom:** (Balpart) Mórocz Péter, Nádor-u. 15. Tel.: 44.  
**Léva:** Tatár Sándor, Szepessy-út 3. Tel.: 148.  
**Losoncz:** 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 es.-út 2. T. 567.  
**Munkács:** Eesedy Antal, Rákóczi-u. 5. Tel.: 23-53.  
**Nagykanizsa:** Unger-Ullmann és Tóth, Erzsébet-tér 1. Tel.: 10.  
**Nagyvárad:** Árvay György, Szilágyi D.-u. 6. T. 13-07.  
**Nyíregyháza:** László Lajos, Horthy Miklós-tér. T. 115.  
**Orosháza:** v. Szijgyártó Szabó S., Paesirta 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.  
**Rimaszombat:** Dr. Fényes Elemér, Forgách-u. 12. Tel.: 103.  
**Sátoraljaújhely:** Ideiglenesen Kassához csatolva.  
**Siófok:** Siófok Fürdőbérlet Rt., Fürdőtelep. Tel.: 1.  
**Sopron:** Thirring Jenő, Várkerület 75. Tel.: 160.  
**Szabadka:** Vujkovic György, Hitler-tér 5. Tel.: 6-69.  
**Szatmárnémeti:** Szatmárvármegyei Gazd. Bank Rt., Horthy M.-tér 6. T. 335.  
**Szekszárd:** Ekes József és Tsa, Rákóczi-út 77. T. 137.  
**Szentes:** Weinberger Gábor, Br. Harueker-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:** Ungválygyi Műszaki és Keresk. Kft., Kossuth-tér 4. Tel.: 246.  
**Veszprém:** Regényi József, Szabadság-tér 1. Tel.: 99.  
**Zalaegerszeg:** Ideiglenesen Szombathelyhez csatolva.



motokerekpárok

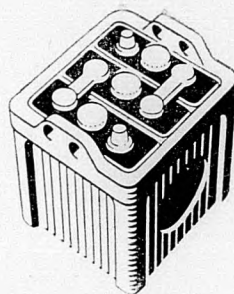
MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE

## DÖRY ÉS TÁRSA KFT.

BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44

TELEFON: 122-455, 121-944

Használt gépek raktáron

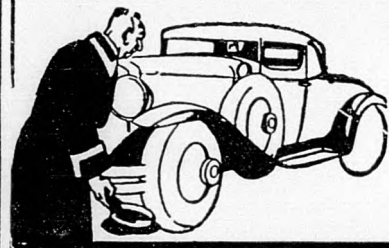


# Bosch

## Akkumulátor-javítással

ha idejekorán végeztetjük el sok kellemetlen üzemi zavart előzhetünk meg. Most korán sötétedik és szükség lesz a világításra! Vizsgáltsuk és javítsuk meg, ha rendellenességet érzelünk azonnal. Bánjunk kíméletesen a teleppel, mert nyersanyagai ma nehezen szerezhetők be. Szétszedését csak szakemberre bizzuk, mert tönkre megy a törékeny és most pótolhatatlan keménygumi edény. Forduljunk a legközelebbi BOSCH SZOLGÁLATHOZ!

BOSCH RÓBERT KFT. Budapest, V., Váci-út 22



## IZ AUTOSNAK SZÜKSÉGE VAN:

Autókályhára  
Pneumatikára  
Vulkanizálóra  
Fékbetétre  
Izzólámpára (Tungsram)  
Lámpabiztosítókra  
Hátsótűkőrré  
Szélvédőtörlőre  
Hátsólámpára  
Keresőlámpára  
Rozsdapasztára  
Gyújtógyertyára (Bosch)  
Kéziszerszámokra  
Kocsiemelőre (Rak)  
Hűtőtakaróra  
Szemvédőüvegre  
Ventillátorszíjra  
Adóbélyegvédőre  
Belsővilágítás-kapcsolóra  
Pneufeszmérőre (Motometer)  
Irányjelzőkre (Kaco)  
Villanykürtre  
Márkás kenőolajokra  
Szarvasbőrökre  
Szivacsokra  
Tisztítóeszközökre  
Hűtőmérőkre (Motometer)  
Pumpára  
Zsírzóprésekre  
Szélvédőszárítóra  
stb., stb. ...

**Külön nagybani eladás**

**Viszonteladók részére  
legmagasabb  
engedmények**

**MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK RT**

**Budapest VI, Jókai-u. 11**

**Telefonszámok:  
118-365 és 120-578**



GOLYÓS CSAPÁGYAK  
GÖRGÖS CSAPÁGYAK  
KÜPGÖRGÖS CSAPÁGYAK  
SPECIÁLIS CSAPÁGYAK

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

BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 25.

## Előgyújtás

Jót és jól, ebben áll a nagy titok — mondotta a költő. — Igen, ha valamit végzünk, úgy legyen az jó és ezt a jót jól végezzük el. És akkor a jól végzett jó munka tudatában felvértezhetjük magunkat újabb feladatok még sikeresebb elvégzésére

A kétnapos gyorslevente versenyt jó munka volt és ezt a jó munkát jól végezték el azok, akik erre a munkára vállalkoztak. Nem volt könnyű tettbevalósítani a tihanyi és balatonkörüli versenyt ma, amikor háború van, annak minden megszorító és gátló befolyásával. Sokszorosan nehéz volt a dolguk és ezt a sokszorosan nehéz munkát úgy végezték el, hogy a sportbeli siker a sokszorosa volt mindannak, amiben eddig részünk volt. Már a nevezési ívek a maguk 187 jelentkezőjével megmutatták, hogy amit kapunk: rendkívüli a javából. És a 187 nevező olyan verseny keretében mérhette össze az erejét, mely egyesítette a könnyű fel-tételi csillagportyát a terepménnessel tarkított futáversennyel és a fékpró-bákkal súlyosbított, a versenyző képességének maximumát követelő terpebeességi futammal. Szerencsés és hozzáértésre valló volt már a verseny megteremtése és annál szerencsebb és hozzáértésre vallóbb annak lebonyolítása. Nem mulaszthatjuk el elismerésünket kifejezni és a magyar motorsport nevében köszönetünket kifejezni Pados Lajos alezredesnek, aki a versenynek nemcsak lelke, nemcsak főirányítója, mondhatni szülőapja volt, de egyben legszorgalmasabb, leghatározottabb munkása is. Hála a köréje tömörült régi gárdának, Böckh Lászlónak, a két Komlóssynak, Dóry Antalnak, Pathó Gyulának, Horváth főhadnagynak, úgy vezette a versenyt irányításának fonalat, hogy a régen megszokott és elkerülhetetlennek vélt zökkenők sehol sem jelentkeztek

és nemcsak a szakemberek elismerését vívta ki, hanem gyorsleventéinek, az ő „kiskatonáinak” szeretetét is. Amire legjellemzőbb, hogy az egyik gyorslevente versenyző Pados alezredes iránti tiszteletből nevét — Padosra magyarosította.

\*

Igen figyelemreméltó cikkelyt írtak bele az egyik hétfői lap pletykákat tömörítő és a pletykáhség kielégítésére megteremtett rovatába, közvetlenül a Looping Bár (óh, de mennyire közérdekű ma az éjait bárral foglalkozni, különös tekintettel a parazitológira) családi viszonyait ismertető szenczió után. (Csak úgy mellékesen megjegyezve, a Pegoud bravúráról elkeresztelt bárral kapcsolatos cikkben babosszépségű kisasszonyról is szó esik, de hiányzik a magyarázat, hogy a babnak minő szépsége ihlette meg az újságra író urat arra, hogy a paszulyt jelölje meg az érdek nélkül tetsző jelenségek fokmérőjéül, illetve hasonlatául.)

A cikk pedig szól imígyen:

A szeptemberi tihanyi motorkerékpárversenyre már nagyban folytak az előkészületek, amikor is igen helyesen, lemondtak a verseny megrendezéséről. A pesti motorozó fiatalurak naponta száguldottak le a balatoni országúton egy kis tréningre. Komoly versenyzőt nem találtunk a résztvevők közül, de annál inkább olyanokat, akik a motorozáson kívül más foglalkozást nem űznek. (Kivéve azt a három aranyifjút, akik állatektirként működtek egész a múlt hétig, amikor is a rendőrség fölönfogta őket.) Semilyen sportnak nem vagyunk az ellensége, de azt hisszük, hogy jó lenne ezeknek a motoros „versenyzőknek” a benzintankjaiba illethe-seknek belepillantani.

Akrobát, illetve általánosítás O... Hát ami igaz, az aranyifjakról minden nem aranyifjúnak meqvan a maga véleménye, de az aranyifjaknak annyi a közük a tihanyi versenyhez, mint a babnak a szépséghez. Valami hiba es-

hetett bele a levesbe, valami sanda félreértés. Vagy miegymás. Vagy talán egy kis eltérdeles történt és a cikkelynek szánt cím került máshová. Mert az említett lapnak egy másik oldalán a következő cíkcímét olvashatjuk: Időzített butaság.

\*

Igen nehéz helyzetben vannak azok, akiknek be kell mutatniok, illetve szemlére kell elővezetniök E-beű hiányában évek óta leállított gépkocsijukat. A legtöbb leállított gép fészerekben tanyázik, akkumulátorjuk tönkrement, de a gép gazdájának motalkója sincsen, hogy beindítsa és elővezesse a gépét, mely az évek során annyira üzemképtelenné válik a nedvesség, a fagy stb. hatására, hogy napok munkája sem elegendő az üzembehelyezéshez.

\*

A tihanyi verseny kapcsán bemutatatták a kételtű gépkocsit, mely nemcsak szárazon tud haladni, de ha rászorítják, hát a habokat is tudja szelni. Amolyan géperejű nappal szék, éjjel egy instrumentum. És aki esetleges schöberli emlékeit nem felejtette el, az jól tudja, hogy a kételtű bútor darab nappal kényelmetlen volt széknek, éjjel pedig még kényelmetlenebb ágy-nak. Hát így valahogyan vagyunk a kételtű gépkocsival is, mely ráadásul még a terepen is képes mozogni. De hát nem a kényelem a fontos és akiknek elengedhetetlenül olyan jármű kell, mellyel vizen és szárazon is halad, az sürgősen jegyezzen elő egy ilyen automobilszalamandrát — a háborúutáni szállításra.

ING. ABT ISTVÁN

műszaki nagykereskedő

Budapest, V., Váci-út 10. sz.

TELEFON: 313-058

MOTORLÁNCOK  
BELZER

CHROMVANADIUM  
SZERSZÁMOK

LICSÁJER JÁNOS



SPIRÁL RÚGÓK



VIII., THÉK ENDRE-UTCA 14. TELEFON: 134-555

# Érdekes, értékes és teljes sportsikerrel zárult erőpróba volt — a gyorsleventék kétnapos balatoni versenye!

Szeptember negyedikén és ötödikén rendezték az év egyetlen nagyobb szabású motorversenyét, a leventék balatoni erőpróbáját. A verseny tulajdonképpen három mozzanathól tevődött össze: csillagtúra vezette be, majd másnap a Balaton körüli futárversenyt bonyolították le, hogy mint befejező futam a tihanyi terepességi és ügyességi verseny rekessze be.

A verseny kiírása szerencsés és hozzáértésre valló volt, elismerés illeti azért és a rendezésért a verseny tettebevalóitóját, Pados Lajos alezredest, valamint a körje tömörült rendezői gárdát, akiknek sorában Pathó Gyula, a két Komlóssy, Böckh László, Lengyel Árpád, Horváth főhadnagy nagyszerűen oldotta meg nehéz feladatát.

Már az előjelek is nagyszerűek voltak, nem kevesebb, mint 187 versenyző nevezett, ami rekordot jelent és olyan számot, melyet a legboldogabb béke-években sem közelítettünk meg. A résztvevő leventék mellett egész sora szerepelt a polgári versenyzőknek és feltűnő volt a vidék képviselőinek felvonulása.

A verseny teljes mértékben szolgálta a célt, hogy minél több és nagyobb tudású motortest nevelni és előkészíteni a gyorsleventéket azokra a feladatokra, melyeket majdan a honvédség kebelében kell megoldaniuk. A versenyszabályzat és a verseny jellege teljes mértékben szolgálta ezt a célt, a kötött átlagú futárversenyre iktatott nehéz terepmentek alkalmasak voltak arra, hogy megvalósítsák azokat az akadályokat, melyeket a honvéd hírvívó motorosnak kell leküzdenie a harcéri szolgálatban.

Csillagtúra vezette be az erőpróbát, szombaton este futott be több mint 180 versenyző a sífőkori célba, az ország 54 helységéből és még Ungvárról és Kozlovárról is érkeztek gyorsleventék. A csillagtúra a lehető legkönnyebb feltétellel volt, csupán a beérkezés időpontja volt kötött, tetszés szerinti időben indulással, tehát tulajdonképpen nem volt más soraközönál.

Másnap, vasárnap reggel esős, borús időben indult útnak kettésével a mezőny a tihanyi starihelyről, hogy az óramutató járásnak megfelelő irányban fussa körül a Balatont és térjen vissza Tihanyba. Az egyes kategóriák számára különböző átlagok voltak kiírva, a kis százasok harminec átlagától az 500-asok hatvan kilométeréig. Az útvonalba négy, részben igen nehéz terepszakasz volt beiktatva, ezek teljesítése természetesen rontotta az átlagot, úgyhogy a versenyzőknek ugyancsak repeszteniük kellett. A legkeményebb terepszakasz Aligánál volt, ahol mély, agyagos, sáros terep fogadta a mezőnyt és mély vizesárkon is át kellett vergődni közel húsz kilométeres távon. Keszély előtt füves, gödrös, helyenként ösvénynél nem szélesebb hétkilométeres terepment volt műsoron, majd Akalinnál feltételezett hidrobantás miatt le kellett térni az országról és rögtönzött vizesárkon átevíckélve gyűlni le a rövid, de nehéz terepszakaszt. Meg kell állapítani, hogy a versenyzők emberül megállottak a helyüket és a legkisebb gépek, az alig gyűszűnyi száza-

sok is megfeleltek a feladatoknak és leggyűrtek a terepnehézségeket, hála annak a gondos kiképzésnek és nevelő munkának, melyben a gyorslevente intézmény részesíti a motorosokat.

Vasárnap délután a tihanyi hegy tulsó lejtőjén futották a terepességi versenyt, melybe fék-, majd merálási és újraindulási próbát iktattak. A terepfutam útvonala kanyargósan vezetett pontosan kijelölt csikban és helyenként igen meredek, majd lejtős volt, alaposan próbára tette a motoros tudást. Hatalmas meglepetést keltett, hogy a terepességi versenyen a nagy gépekkel szemben Rusovszky volt a leggyorsabb 250-es Puchján, a mért kb. 150 méteres szakaszt 16,0 mp. alatt teljesítette. Kitiűnően szerepelt a terepességi versenyen Gutschy (250 NSU) és Borbás (500 BMW) is, utóbbi az összesített verseny legjobb pontszámát érte el és ezzel mint nemhivatalos abszolút győztes végzett.

A terepességi verseny időeredmény-táblájának élvonalai egyébként a következők voltak:

1. Rusovszky (250 Puch) 16,0 mp.
2. Gutschy (250 NSU) 16,4 mp.
3. Borbás (500 BMW) 16,4 mp.
4. Gece (350 Puch) 17,0 mp.
5. Schmidt (125 Puch) 17,1 mp.
6. Kozma Ferenc (350 DKW) 17,1 mp.
7. Lender (250 Puch) 17,2 mp.
8. Gergely (100 Sachs) 18,0 mp.
9. Szabó (125 Puch) 18,0 mp.
10. Zabó (600 BMS old.) 18,0 mp.
11. Puhony (500 BMW) 18,1 mp.
12. Závodny (100 Sachs) 18,2 mp.
13. Zsótér dr. (100 Máttra) 18,2 mp.
14. Dávid (250 NSU) 18,2 mp.
15. Fareth (500 Puch) 18,4 mp.
16. Horváth (100 BMG) 19,0 mp.
17. Pados (200 Puch) 19,0 mp.
18. Szűcs László (250 NSU) 19,0 mp.
19. Ifj. Szűcs Lajos (250 DKW kompr.) 19,0 mp.

A futárverseny és a terepességi verseny eredményéből adódott az erőpróba végeredménye, mely a következő volt:

## Leventék

100 kcm: 1. Bohács Antal (BMG) 2257 pont Törökstentmiklós, 2. Jobsz István (BMG) 2100 p. MOM, 3. Punk Imre 2059 p. MOM, 4. Závody I. (Sachs) 2021 p. Rákospalota, 5. Főző Lajos (Csepel) 1933 p. Újpest.

125 kcm: 1. Őri István (NSU) 2324 p. Rendőrség, 2. Agócs Árpád (Puch) 2304 p. Újpest, 3. Hajdu György (BKW) 2242 p. Újpest, 4. Szabó László (Puch) 2200 p. Zugló, 5. Szerdahelyi A. (Triumph) 2165 p. Vasvár.

200 kcm: 1. Csák Béla (Mérail) 2333 p. gróf Széchenyi ker. isk., 2. Titte Ottó (NSU) 2025 p.

Műgyegtem, 3. Pados Ferenc (Puch) 1880 p. III. ker., 4. Ifjú Molnár G. (Zetka) 1782 p. Kémes, 5. Széman A. (DKW) 1140 p. XI. ker.  
250 kcm: 1. Szalkay Béla (NSU) 2501 p. Újpest, 2. Pásztor György (NSU) 2403 p. MOM, 350 kcm: 1. Závodszky L. (TWN) 1456 p. Topolya.  
350 kcm felett: 1. Szentgály I. (Zündapp) 2434 pont Siófok.

## Polgári versenyzők

100 kcm: 1. Horváth Károly (BMG) 2454 p. Zugló LE, 2. Temesváry Gy. (Máttra) 2421 p. Honvédség, 3. Zsótér E. dr. (Máttra) 2222 p. e. k. E. Vágai István (Máttra) 2117 p. XIV. ker. LE, 5. Gergely Ernő (Sachs) 2002 p. XIV. ker. LE.

125 kcm: 1. Csányi László (Puch) 2480 p. e. k., 2. Gaál Ferenc (Triumph) 2429 p. Német ifj., 3. Száler A. (Puch) 2411 p. Újpesti LE, 4. Borda Elek (Puch) 2384 p. Újpesti LE, 5. Fresz János (Ardie) 2235 p. FTC.

200 kcm: 1. Huszti Kálmán (Velocette) 2219 p. e. k., 2. Surján I. (NSU) 2166 p. Ujvidéki LE, 3. Bányai János (Zündapp) 2133 p. Ujvidéki LE, 4. Domonkos S. (Mérail) 1482 p. e. k., 5. Hege-dius I. (Máttra) 1442 p. VIII. ker. LE.

250 kcm: 1. Szűcs Lajos (DKW komp.) 2531 p. e. k., 2. Szűcs László (NSU) 2502 p. FTC, 3. Rusovszky J. (Puch) 2464 p. (FTC), 4. Dóry Péter (NSU) 2458 p. Honvédség, 5. Lender Sándor (Puch) 2409 p. FTC.

350 kcm: 1. Schurmann M. (NSU) 2508 p. FTC, 2. Latzkó A. (DKW) 2502 p. Nagybereznai LE, 3. Kozma Ferenc (DKW) 2460 p. FTC, 4. Horváth Lajos (Puch) 2340 p. Újpesti LE, 5. Dénicz Béla (TWN) 2316 p. e. k.

350 kcm felett: 1. Borbás István (BMW) 2562 p. KMAC, 2. Puhony Sándor (BMW) 2529 p. e. k., 3. Horváth Géza (BSA) 2345 p. Rökuskörház LE, 4. Ecker József (BMW) 2339 p. Egyetemi LE, 5. Princz Rudolf (BMW) 2216 p. FTC.

Oldalkocsi: 1. Rády Ferenc (BMW) 2410 p. FTC, 2. Zabó Gyula (BMW) 2399 p. FTC, 3. Záborszky S. (Zündapp) 2059 p. FTC, 4. Dömök László (BMW) 2014 p. e. k., 5. Gódy László (AJS) 1877 p. FTC.

## Katonák

Szólómotorok: 1. Gece András (Puch) 2323 p., 2. Foréth Károly (Puch) 2245 pont.

Kiket illet meg különös dicséret és elismerés? Elsősorban az összetett verseny győztesét, Borbást, aki 500-as BMW-jén valóban elsőrendű teljesítményt nyújtott. Ki kell emlíni Rusovszkyt (250 Puch) a terepességi verseny leggyorsabbját, a legnagyobb elismerés hangján kell megdícsérni a kis százasok vezetőit, akik a legmostohább körülmények között is megállottak a helyüket. Meg kell említeni Rádyt (BMW), aki az oldalkocsisok legjobbjá volt. És nem lenne teljes a beszámoló, ha meg nem említenők a kis Bohácsot, ezt az alig tizenöt éves gyorsleventét, aki BMG-jét megnyerte a leventék kiskategóriáját, megmutatva, hogy az orszláncör-mök a kamaszkornak a hajnalán is megmutatkoznak. És hagyjuk ki Gröger ta-tát, az 54 éves örökifjút, aki négyféle gépből összeépített muzeális értékű gépen indult és amikor szereprőgája eltört, gumiszalaggal rögtönzött motorjához hörgőszélepet?

Jó sport, értékes sportesemény volt a balatoni kétnapos erőpróba és akik annak sorsát munkálták, meg lehetnek elégedve: jó munkát végeztek.

# CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

## ALKATRÉSZGYÁRTÓÜZEM

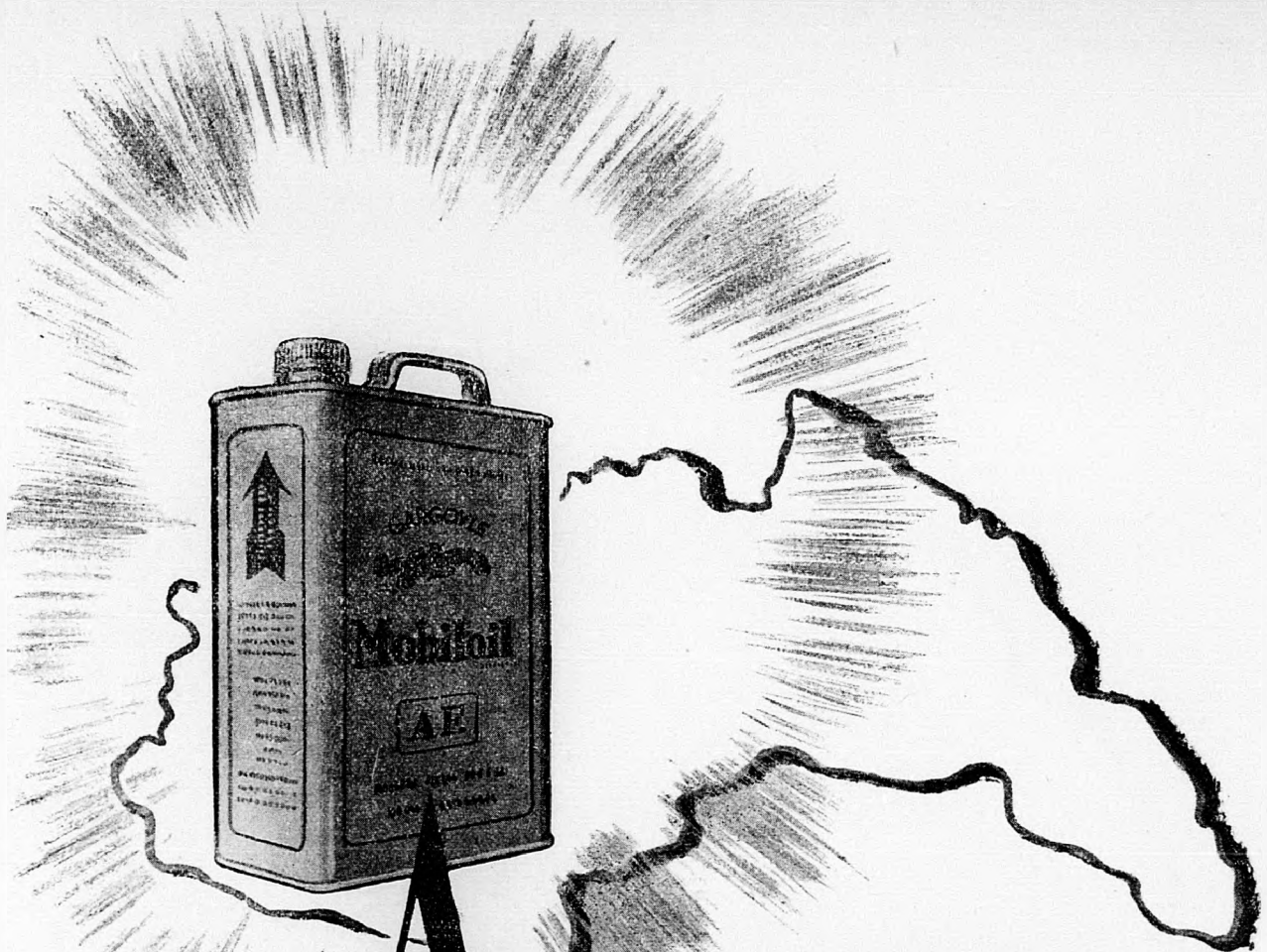
PAULINY LAJOS

TELESZKÓPVILLÁK ÉS SEGÉDMOTORALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6

TELEFON: 298-258





A magyar föld kincse

*a magyar nyersolaj-*

ebből készül

*a magyar*

**Mobiloil**

BEJEGYZETT VÉDJEGY

# 25 éves a budapesti

## BOSCH-ház

A Bosch név világszerte szorosan összekapcsolódik a motorizmus fejlődésével. A Bosch-gyármányok és a Bosch szervishálózat mérföldes léptekkel segítettek előre az autóközlekedés megbízhatóságát, gyorsaságát, tökéletesedését. A magyar motorizmusnak már 44 év óta egyik legmegbízhatóbb támasza a Bosch-szolgálat, amint hogy 1899-ben, egy esztendővel az angliai piac megszervezése után és egyidőben a francia és belga képviselőt megalakításával Budapesten is megnyílt a Bosch-képviselő. Ebből a tényből is kivülálik, mily nagy fontosságot tulajdonított Bosch Róbert a magyarországi kapcsolatoknak, mely körülmény folytán a magyar motorizmus már fejlődése legelején hathatós támaszra talált. A fiatal budapesti Bosch-képviselő 6 segédjével és 3 inasával főleg alacsony feszültségű leszakító mágnesek és gyújtófejek javítására szorított, mely mágnes típusok annyira beváltak, hogy még most is igen sok stabil motoron üzemben vannak. Az első világháború kitörése új irányt szabott a motorosítás rohamos fejlődésének és ebből a fejlődésből Bosch olyannyira kivette részét, hogy ez a fejlődés Bosch kéziműveinek nélkülül sem lenne képzelhető.

Huszonöt évvel ezelőtt, 1918-ban Bosch saját budapesti fióktelep létesítését határozta el, megalakult a Bosch Róbert Kft., mely a Vas-utca 16. sz. alatti megfelelően átépített bérházban nyitotta meg 20—22 alkalmazottal telepet, melynek műszaki vezetője Ster József, a vállalat mai műszaki igazgatója volt, aki már 1908 óta áll a Bosch-vállalat szolgálatában és 1933-ban ülte meg 25 éves szolgálati jubileumát.

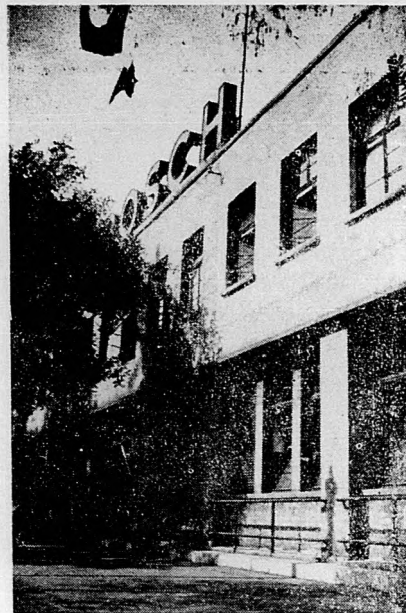
A világháborút követő évek gazdasági krízisének átvészélése után lassanként megindultunk ismét a felemelkedés útján. A budapesti Bosch-ház is fejlődésnek indult: a Bosch-dinamó, Bosch-fényszóró, Bosch-önindító, majd a magas feszültségű Bosch-mágnesgyújtó és a Bosch-gyertyák világhódító útjukat járták. Ebben az időben, 1923-ban, került a bu-

dapesti Bosch-ház élére, mint kereskedelmi vezető Dierolf Agoston igazgató, aki mind a mai napig fáradhatatlan energiával, nagy szociális érzékkel és ragyogó eredménnyel dolgozik a budapesti fióktelep fejlesztésén. Dierolf igazgató 1938-ban érte el a Bosch-háznál eltöltött 25-ik szolgálati évét.

Visszapillantás a műszaki eredményekre: 1921-ben jött a Bosch-kürt, majd az intókar, az ablaktisztító, 1925-ben a Diesel-motorok számára a Bosch befecskendező szivattyú és porlasztó. A vasutcai üzletház is szüknek bizonyult lassan: 1928-ban 63 főre növekedett személyzetével a Váci-út 22—24. sz. alatti üzletházába költözött a Bosch-fiók. Azután újabb újdonságok jöttek: a Bosch elektromos szerszámok. A személyzeti létszám is nő: 1937-ben 98 fő. Megkezdődik a Bosch-gyertyák hazai gyártása, a már előbb bevezetett akkumulátor-gyártás mellett. Már az új üzemház is kiesi: megvásárlásra kerülnek a szomszédos ingatlanok. A személyzet létszáma 1940-ben eléri a 147 főt, ma pedig,



A Boschéknál végzett munka fogalom: tökéletes gépek és műszerek, képzett szakemberek garantálják a munka minőségét



Ki ne ismerné a váciúti Bosch-házat, a precíz munka otthonát?

a 25 esztendő jubileum évében 120 főnyi tisztviselő és 200 főt meghaladó munkás serénykedik a váciúti telepen.

A vállalat negyedévszázados jubileuma több alkalmazott 25 esztendő szolgálati jubileumát is jelenti. Így Nádas Géza cégvezető, mint a műszaki iroda vezetője, mindnyájunk jó ismerőse. A versenyek startjánál nagy szakértelmével segítette ki a versenyzőket, a célban munkája gyümölcsének örült. Balázs Ferenc műszerész-csoportvezető szintén jubiláns, a vállalat legjobb gyújtómágnes szakembere, de jubilál Lakos Sándor műszerész is, a kocsiszerelde üzemvezető-helyettese is.

Ma, az újabb világháború 5-ik esztendejében, a korlátozásokat szabó helyzeti adottságok közepette is régi szorgalommal és ambícióval dolgozik a 25 esztendő budapesti Bosch-ház újabb tervein. Mint mondják: eljön az idő, hogy a Bosch-önindítókat, dinamókat és mágneseket a Magyarországon megépítendő Bosch-gyárban fogják gyártani...

**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

## Nincsen könnyű dolga

az autóvezetőnek —

*amiket kismotorra ül!*

N apról-napra több azoknak a száma, akik mint hajdani autótulajdonosok ülnek reá kénytelenségéből kismotorra, ha a sors annyira kegyes hozzájuk, hogy hozzájuthatnak valami kismotorhoz. Hiszen kismotort szerezni ma nem könnyű feladat, új gép alig van és az „alig használt” példányok az új gép ára többszöröseért is csak nehezen kaphatók. Igaz, hogy ezek az alig használt gépek valóban alig használtak az esetek túlnyomó számában viszont úgy négyezer pengőn aluli áron alig kaphatók.

Autót vezetni és kismotort vezetni nem ugyanaz, és sok az olyan kitűnő és évtizedes tapasztalattal rendelkező autós, aki olyan ügyetlenül kezeli a motort, olyan nehezen sajátítja el a kismotorvezetés fortélyait, hogy nyílásokokat kap az, aki látja. És ami a legérdekesebb: aki nem vezetett soha autót, az aránylag gyorsabban válik motorossá.

Kezdődik a nehézség a tanulásnál azzal, hogy az autóvezető sehogyan sem tudja elképzelni azt, hogy a motorkerékpárt nem kell kormányozni. Érthető ez, hiszen éveken át úgy kormányzott, hogy ide-oda forgatta a volánt. Ha tehát ráül a motorra, egyszerűen elkezd ide-oda mozgatni a kormányt és ugyancsak csodálkozik, amikor a gép ilyenkor felette hajlamos arra, hogy felforduljon. Hiszen minden motoros tudja, hogy a motorkerékpárt nem kell kormányozni, legalább is nem a kormányruddal, hanem a testhelyzettel, a térdekkkel, a bedőléssel és aki úgy próbálja venni a kanyart, hogy egyszerűen félrefordítja a kormányrudat (akár oldalkocsi gépen) és ugyanakkor nem veszi fel a szükséges testhelyzetet, nem dönti be a gépet, az menthetlenül felborul.

De nem megy könnyen a kapcsolás sem az autóról motorkerékpárra átvált újoncnál sem. Az autóvezetésnél a kupplungsúsztatásra nincsen szükség, annál inkább a motoron, melynek kupplungját sokkal lágyabban kell kezelni, mint az autótét. Aki egyszerűen visszaengedi a kupplungot a kapcsolás után, az olyan rántást ad ezzel a gépnek, hogy valami könnyen elszakadhat rajta.

Bajban van az autós a kismotor fékeivel is. Mert be kell vallani, hogy a nehéz autó négykerékfékjéhez képest a könnyű kismotor fékrendszere nem más, mint szemfényvesztés. A kisméretű fékek, a könnyű önsúly és a keskeny gumik igen csekély tapadása az okozói ennek, tehát nem gyártási, vagy konstrukciós hibát kell ebben szimatolni és bele kell nyugodni, hogy a kismotor féktávia a többszöröse annak, amihez az autó kormányja mellett szoktunk hozzá.

És mennyi derűltségre ad alkalmat, amikor az újmotoros a visszakapcsolást gyakorolja. Autón tudvalevőleg kétszer kell kupplungozni, közben gázt adni, hacsak nem szinkrón a sebességváltó. Motornál nincsen erre szükség, egyszerűen kikupplungozunk és máris csúsztatjuk vissza a sebességváltókart másodikról elsőre, vagy

lábkapcsolás esetén rátaposhatunk a kapcsolópedálra. Természetesen mi sem akadályozza azt, hogy autómódra kapcsoljunk vissza, kétszer kupplungozva és zsonglörködve, de motoron művelni az ilvesmit sokkal nehezebb és körülményesebb.

Az autósból motorossá vedlettel nagyon ritkán lehet rávenni arra, hogy az első féket is használja. Húsz évig meglegedett az egyetlen fékkel, alig tudja megérteni és képtelen beidegezni azt, hogy két féke van és hogy mind a két féket kell használnia, ha ki akarja használni a fékek hatását.

Bajban van az újmotoros a motorjával is. Amíg a gépkocsin a karburátoron annyi alapgázt állítanak be, hogy a motor szabadon futva lassan pörög és nem áll le, addig a motorkerékpárnál leáll a motor, ha egészen le vesszük a gázt. Ez az oka annak, hogy manapság annyiszor látunk kismotort leállni, amikor tilosra áll a közlekedési lámpa. Vagy éppen az

ellenkező végletbe esik újmotorosunk és olyan vadul túráztatja a motort, hogy az majd szétmegy.

Egyszerűbb az újmotoros dolga, ha történetesen kerékpározni tud. A kerékpározás kapcsán megtanulja a kormány helyes és beidegzett használatát és főleg azt, hogy a kormányrud markolata nem azonos azzal a bizonyos utolsó szalmaszállal. Mert az újmotoros többnyire úgy markolja a kormányt, hogy a fogát is összeszorítja a nagy erőlködésben és csak igen hosszú idő után jön reá magától arra, hogy a kormányon éppen hogy csak pihentetni kell a kezét.

A legtöbb autóvezető talán félszegebben kezeli kismotorját az első időkben, mint a teljesen újonc. Ennek megvan a lélektani magyarázata. Ha két éven át nem vezetett kocsit, abban a pillanatban, amikor megrázza a motalköszagot és hallja berregni a motort, éveken át beidegzett mozdulatait alig tudja leküzdeni és mindenáron,



*Ne alkalmazz erőszakt a szerelésnél!*

# Continental

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.

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

# JURID

*a magasteljesítményű fék – és tengely kapcsolóbetét*

például a fékpedállal akar kupplungozni, mint a régi jó időkben. A négy kerékről két kerékre fanyalodott, gépjárművön közlekedőnek tehát sokmindent el kell felejtene, amikor ráül a kis szőlőgépre.

Az autós sokkal jobban vezeti az oldalkocsit, mint a szőlőgépet. Ennek magyarázata egyszerű, az oldalkocsis gépen nem kell egyensúlyt tartani és a kormány kezelése alig más, mint a kocsinál. Látott már valaki szőlőmotort, aki először ül oldalkocsira? Amikor úgy akar fordulni, hogy bedönti a testét és nem húzza a kormányszárat, úgyhogy a gépe az esetek túlnyomó részében feltűt a járdára. Ennek éppen a megfordítottját tapasztaljuk az autósból újmotorossá vált szőlőmotorosnál.



## VICTORIA

minőségi  
motorkerékpárok  
körzetképviselője

Új és használt



## Skoda

 A U I Ó K  
eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

**Dr. LINTNER J.**

V., Személynök-u. 16.  
Telefon: 124-456.

KERÉKJAVÍTÁS

KERÉKÁTALAKÍTÁS

KÜLÖNLEGES KEREKEK KÉSZÍTÉSE

# MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.

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

## FÜGGETLENÍTSÜK MAGUNKAT A BENZIN ÉS GÁZOLAJ HIÁNYTÓL

Szereltesen autójára műszakilag bevált



# FAGÁZGENERÁTORT

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

amely minden eddigi üzemnél gazdaságosabb és olcsóbb üzemével magát törleszti, a 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

**FRANCIAORSZÁG** összeomlása súlyos krízis elé állította az üzemanyag hiányban szenvedő Svájc automobilizmusát. A svájciak azonban hamarosan munkához láttak, hogy 8 millió frankos hitellel megkezdjék az első 1000 kocsis átépítést generátor üzemre, minek során elsősorban Imbert-generátorok kerültek számításba. Az 1000 kocsis fagáz üzemre történő átállítása az elmúlt év végére fejeződött csak be. Svájcban az egyes generátortípusok forgalomba hozatala engedélyhez van kötve, amit a hatósági teljesítménypróbák alapján adnak ki. Az átállított teherautók 90 százaléka fagázüzemmel dolgozik, míg a 7150 gengázüzemre átállított személykocsi fele fagázüzemmel dolgozik, 100–200 kocsis fával fut, a többi pedig a legkülönfélébb karbid-generátorokkal van felszerelve. Az elmúlt év végéig Svájcban 3500 teherautót és 1500 vonatot építettek át generátorüzemre.

**FRANCIAORSZÁGBAN** jóval több mint 100 000 gépjárművet állítottak át generátorra üzemre és rövidesen a gengázüzemre átállított traktorok száma elérheti a 15 000 darabot. A piacra kerülő generátorgyártmányok hatósági ellenőrzés alatt állnak, maga a generátorgyártás is alaposan meg van szervezve. Franciaországban évente 80 000 generátort gyártanak és a generátor ipar 400 jogosított konstruktört és gyárost foglalkoztat. A generátor ipar „vezetkari főnöke” Pons főmérnök a francia csatahajók ismert gépkonstruktőre.

**NEMETORSZÁGBAN** a generátorüzemre átállított teher- és személyautók vezetői külön hajtási jogosítványt kötelesek szerezní.

**MUNTEGY TIZ** esztendője divatta vált a lefutott autóköpenyek „futózása” mialatt az autógumik átlagosan 50 000 km-es élettartamát sikerült 100 000 km-re felemelni. A lefutott gumik új futófelülettel való ellátása a háború idején fokozott jelentőséggel bír, ugyanakkor azonban különös gondot is igényel. Az elkopott futófelületet az alatta lévő vaszonszövetről különleges késsel le kell hámozni, ami felette kényes munka, hiszen könnyen megsérülhet a vászon, ami aztán illuzórikussá teszi a „futózáshoz” fűzött reményeket. Mint az egyik német lapban olvassuk, sikerült olyan gépet készíteni, mely a lehamozást gyorsan és egyenletesen végzi el és további munkát elvégzése mellett a cordréteg erdősítését és tisztítását is elvégzi. Az új gép alkalmazása lehetővé teszi egy 20 „llosz transport-köpeny egy óra alatt való futózását.

**SVEDORSZÁG** teherautó állománya a háború kezdetekor 65 ezer kocsióra rügött. A gumi és üzemanyag nehézségek folytán 1941 végén alig 40 ezer teherautó volt forgalomban és azóta is 31 500 darabra redukálták a forgalomba tartható teherautók számát, ami kb. másfél évtized előtti állapotra való visszaesést jelent. Mint értesülünk, a svédék újabb redukciót vezetnek be e téren és a jövőben csak 20 ezer teherautót látnak el gumival, további 3000 teherautót pedig személykocsi abroncsokból párosított ikerkerékek használatára alakítanak át.

**NEMETORSZÁGBAN** zárolták a használaton kívül álló, be nem épített 20–200 m<sup>3</sup> befogadó képességű olajtartályokat.

A „FINANCIÁL NEWS” szerint a háború után az egész világot felülelő gumikartell létesül, amelyben a mügumigyártók éppen olyan kvótát kapnak, mint az ültetvényes termelők.

**NEMETORSZÁGBAN** bejelentési kötelezettség alá vonták a generátor tökéletesítését célzó munkálatokat és kísérletezéseket, nehogy az egymástól független vagy egymást keresztező munkálatok a hadigazdálkodás rovására időt és munkaerőt raboljanak. Ez a rendelkezés az irányított generátorfejlesztést jelenti.

**ICKES AZ USA** belügyminisztere és egyben „petróleum diktátora” oda nyilatkozott, hogy az USA olajtartalékai a jelenlegi fogyasztást alapul véve, legfeljebb 12 esztendőre elegendők. A jóslást úgy véljük, nem kell túlszigorúan venni, hiszen 1935-ban az USA kereskedelmi minisztériumának egyik bányászati szakértője 12 milliárd hordóra becsülte az USA olajmezők kapacitását, ami az akkori fogyasztást véve alapul, 15 évre biztosította volna a szükségletet. A szakértői vélemény elhangzása óta 11,8 milliárd hordó olajat termeltek ki az USA olajkútjaiból és még mindig van olaj — bőven! Igaz ugyan, hogy a tíz év előtti megállapítás óta újabban felfedezett olajmezők is „akadtak”. Ickes olajriadókat ügylátszik inkább az a cél sugallja, hogy alapot teremtsen az amerikai olajvállalatok külföldi expanziós tervei számára. Ezen feltevést támasztja alá az a körülmény is, hogy Ickes olajriadóival egyidejűleg az USA állami vállalatot alapított külföldi olajmezők megszerzésére. Az új vállalat neve: Petroleum Reserve Corporation. Hasonló a gumival kapcsolatosan régebben alapított Rubber Reserve Corp., ill. a Metal Reserve Corp.-hoz. A Petroleum Reserve Corp. figyelmét főleg a Közép-Kelet olajmezőire irányítja, ahol a Bahrein-szigetek, a Saudi-Arábia és Irak után már Egyiptomban is megvannak érdekeltségei és az angol olajhegemonia már csak Iránban antakt, mely olajmezők az USA, a Szovjet és Venezuela után kapacitás dolgában negyedik helyen állnak.

**BULGÁRIÁBAN** is egyre több generátorüzemre átalakított gépjárművet látni. A generátor azonban még nem jogosít a gépjármű üzemben tartására, ehhez különleges engedélyre van szükség, amit igen nehéz megszerezni és a kocsik csak hivatalos utakra használhatók, melyekre családtagokat elvinni szigorúan tilos.

# DKW



N.R. 5233/120

## DKW a legkedvesebb utitárs

# MAJLÁTH M.

## BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 2

**AUTÓHOZ ÉS  
MOTORKERÉKPÁRHOZ**

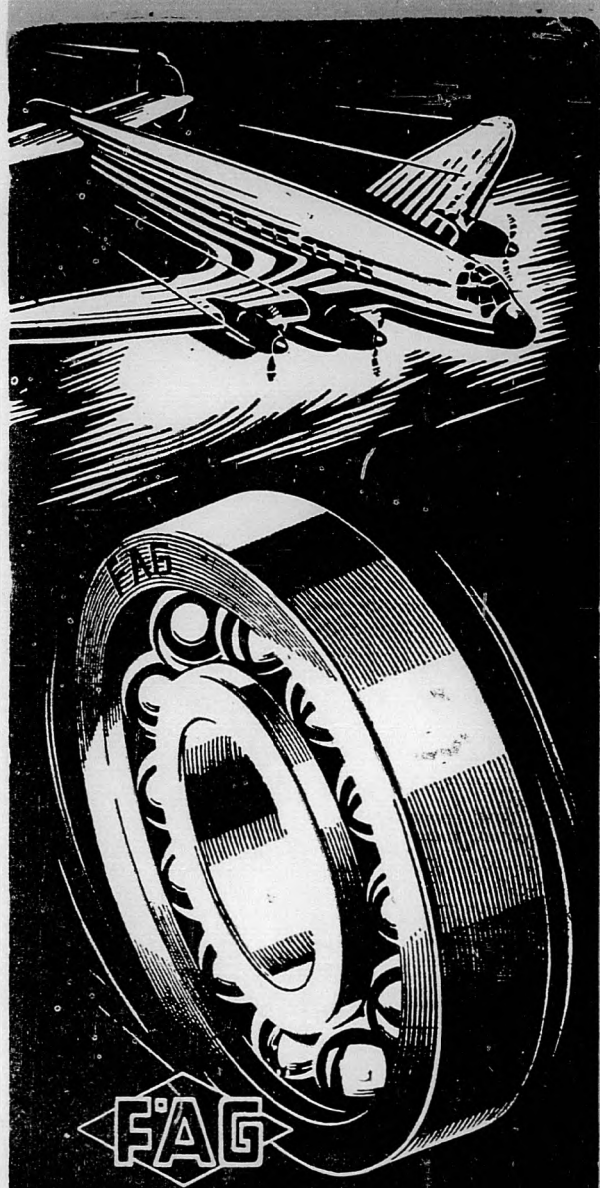
**CSAK**



  
**VARTA**  
**AKKUMULÁTORT**



**MINDÉG  
TÖKÉLETES A  
KRONPRINZ  
KERÉK**  
VEZÉRKÉPVISELET:  
**PERNYE KÁROLY**  
Budapest, VI., Jókai ucca 12



**FAG**  
**GOLYÓSCSAPÁGY  
KÉPVISELET**

**HESZ ÉS TÁRSA**  
BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22  
TELEFON: 331-715 ÉS 135-155