

53959

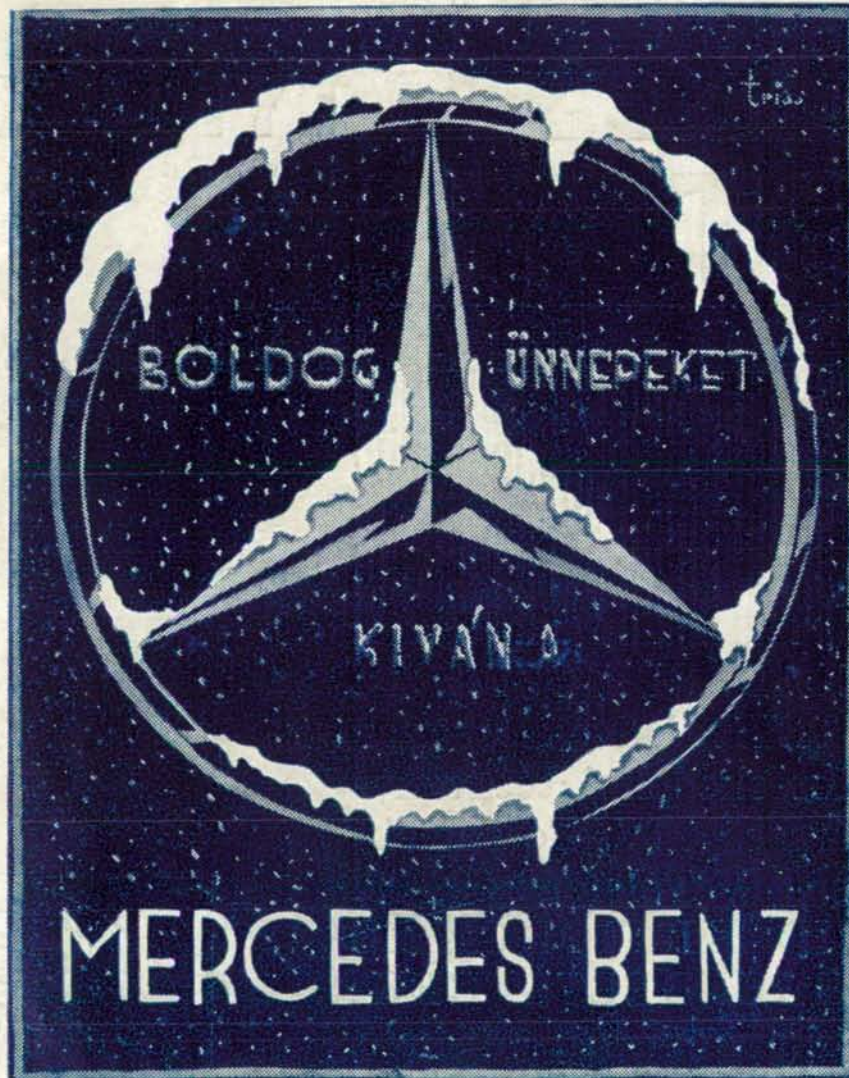
# Automobil Motorsport

IV. ÉVFOLYAM  
23-24.

ÁRA:  
1 PENGŐ



*Benedek Balogh*



385  
11

**Autó- és motorkerékpárpneumatik,**

felszerelési cikkek, Citroën- és Chevrolet-alkatrészek

**NAGY JÓZSEF**

Andrássy-út 34. Telefon: 221-97, 285-63

**AZ IDEÁLIS LUXUS- ÉS TÚRAKOCSI!**



**STEYR**

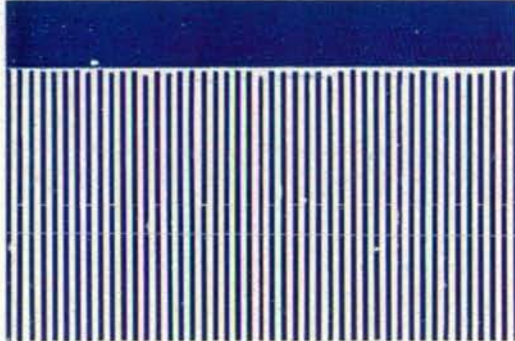
**TYPE XII**

**STEYR**


**TYPE XX**

**STEYR**

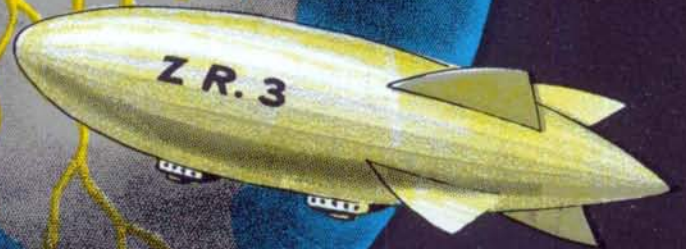
**TYPE XVI**



ELADÁSI KÖZPONT:  
STEYR Művek Magyar  
Kereskedelmi Részvény-  
társaság, IV., Ferenciek-  
tere 9. Telefon: 891-06.  
VIDÉKI FIÓKOK ÉS  
KIRENDELTSÉGEK:  
Békéscsaba, Miskolc,  
Szombathely, Kaposvár,  
Pécs, Győr, Szeged, Kis-  
kunhalas, Nyiregyháza.



# SHELL



*Marian Markbreiter K.*

UNIVERSAL  
NAGYMEZO-U. 41.

# SHELL KŐOLAJ R.T.

BUDAPEST, V., ALKOTMÁNY-UTCA 18.

# SHELL KŐOLAJ RT.

BUDAPEST, V., ALKOTMÁNY UCCA 18.

## BENZINKÚTJAI ÉS BENZINKISZOLGÁLTATÓ TELEPEI

### BUDAPESTEN:

- I. Márvány ucca 9. Márvány Garage
- I., Gellért téri nyilvános kút
- II., Clark Ádám tér, Siklónál
- II., Szabadság téri nyilvános kút
- IV., Petőfi tér 5., Carlton Garage
- IV., Eskü tér 5., nyilvános kút
- V., Katona J. u. 5/7., Frank, Heller és Társa
- V., Lipót körút, Vigszínházzal szemben

- V., Szabadság téri nyilvános kút
- VI., Zichy Jenő ucca 11., Mercur Garage
- VII., Baross téri nyilvános uccai kút
- VII., Francia út 43/44., Darvas Garage
- VII., Rottenbiller u. 11., Lukács és Böhm
- VII., Gizella-út 25. Stefánia Garage

### VIDÉKEN:

- Aszód: Polacsek Dezső, vaskereskedő
- Balatonboglár: Simon Géza, kereskedő
- Békéscsaba: IV., Baross u. 5. Bonyhád Imre
- Balatonföldvár: Holovits György, vendéglős
- Beled: Heimler Márkus, kereskedő
- Budafok: Kern János és Tsa., Ország út 56.
- Barcs: Fogy. és Értékesítő Szöv., Fő u.
- Berettyóujfalu: Kondor Ferenc, kereskedő
- Budaörs: Kruck József, kereskedő
- Csmagány: Fehér Ferenc, vendéglős
- Celldömölk: Domokos István, vendéglős
- Csorna: Papp Géza, vaskereskedő
- Debrecen: Csapó u. 10. Auspitz József
- Devecser: Kollin Adolf és Fia
- Esztergom: Kossuth Lajos u. 50. Nyilv. kút
- Gyöngyös: Fő tér, Forgalmi Bank
- Győr: Árpád út 30., Fejes László
- Hegyeshalom: Nits Márton, kereskedő
- + Hódmezővásárhely: Beregi Lajos, kereskedő
- Harkányfürdő: Gróf Károly, vendéglős
- Hatvan: Magyar Keresk. R.-T. fiókja
- Jászárokszállás: Kántor Zs. Lajos, keresk.
- Jászapáti: Demeter József és Fia, keresk.
- + Kalocsa: Forgalmi R.-T.
- Kaposvár: Antal József és Társa, Fő u. 22.
- + Kaposvár: Somogy megyei Gazdák R.-T.
- Kápolnásnyék: Hirschler Dezső, kereskedő
- + Karcag: Fodor Sámuel, kereskedő
- + Kemece: Zwiebel Testvérek és Társai
- Keszthely: Faragó Ferenc, kereskedő
- Kecskemét: Mátyás király tér, nyilvános kút
- Kiskunfélegyháza: Kaiser E. műszerész, Piac u.
- + Kiskőrös: Grosz Adolf, kereskedő
- Komárom: Borbély Gusztáv, kereskedő
- Kunszentmárton: Klein Adolf, kereskedő
- Lengyeltóti: Szücs József, kereskedő
- Leányfalu: Kecseri Roth István, vendéglős
- Marcali: Kopári Jenő, kereskedő
- Miskolc: Széchenyi u. 28.

- Mezőcsát: Friedmann Hermann, kereskedő
- Mezőkövesd: Reich Sándor, kereskedő
- Mágocs: Mágocsvidéki Takarékpénztár
- Mohács: Bauer Károly, vaskereskedő
- Nagykanizsa: Szabó Antal, Deák tér
- Nagyatád: Szabó és Burits, kereskedő
- Nagydorog: Fischl Mór
- Nagykátá: Czakó András, kereskedő
- + Nyiregyháza: Zwiebel Testvérek és Társai
- Orosháza: Beregi Lajos, kereskedő
- Ózd: Weinberger Bernát, kereskedő
- Pápa: Kohn Adolf, kereskedő
- Paks: Resch István, kereskedő
- Pécs: Majláth ucca, Pannonia Garage
- Pécs: Kórház tér, Zakovszky István
- Püspökladány: Universum Kereskedelmi r.-t.
- Pásztó: Eichler Márton, kereskedő
- Piliscsaba: Tamás Mihály, gyógyszerész
- Révfülöp: Török Imre, kereskedő
- Rákospalota: Bocskay u. 82., nyilv. kút
- + Salgótarján: Krausz Jenő, kereskedő
- Sásd: Fuchs József, kereskedő
- Siófok: Hajóállomás, nyilvános kút autók és motorcsónakok részére
- Szeged: Jambory Lajos, Tiszalajos körút 69.
- + Szekszárd: Müller Testvérek, kereskedő
- Székesfehérvár: Nádor u. Libermann Lajos
- Székesfehérvár: Széchenyi u., vasuti átjáró
- + Szolnok: vitéz Sebő György, műszaki ker.
- + Szombathely: Pannónia Kereskedelmi r.-t.
- Sopron: Lenck Samu utóda Varga Ferenc, Várkerület 117.
- Tiszafüred: Weizsmann József, kereskedő
- + Törökszentmiklós: Lábassy-féle mezőgazd. Ipar- és Gépgyár r.-t.
- Tiszaföldvár: Komondy Imre, kereskedő
- Visegrád: Fő u., templom mellett
- Vác: Kiszner Márton, kereskedő
- Zirc: Rosenberger Mór, kereskedő

○ Építés alatt levő nyilvános kutak, + benzín lerakatok.

A MEGBIZHATÓ ÜZEMANYAG DIADALUTJA!

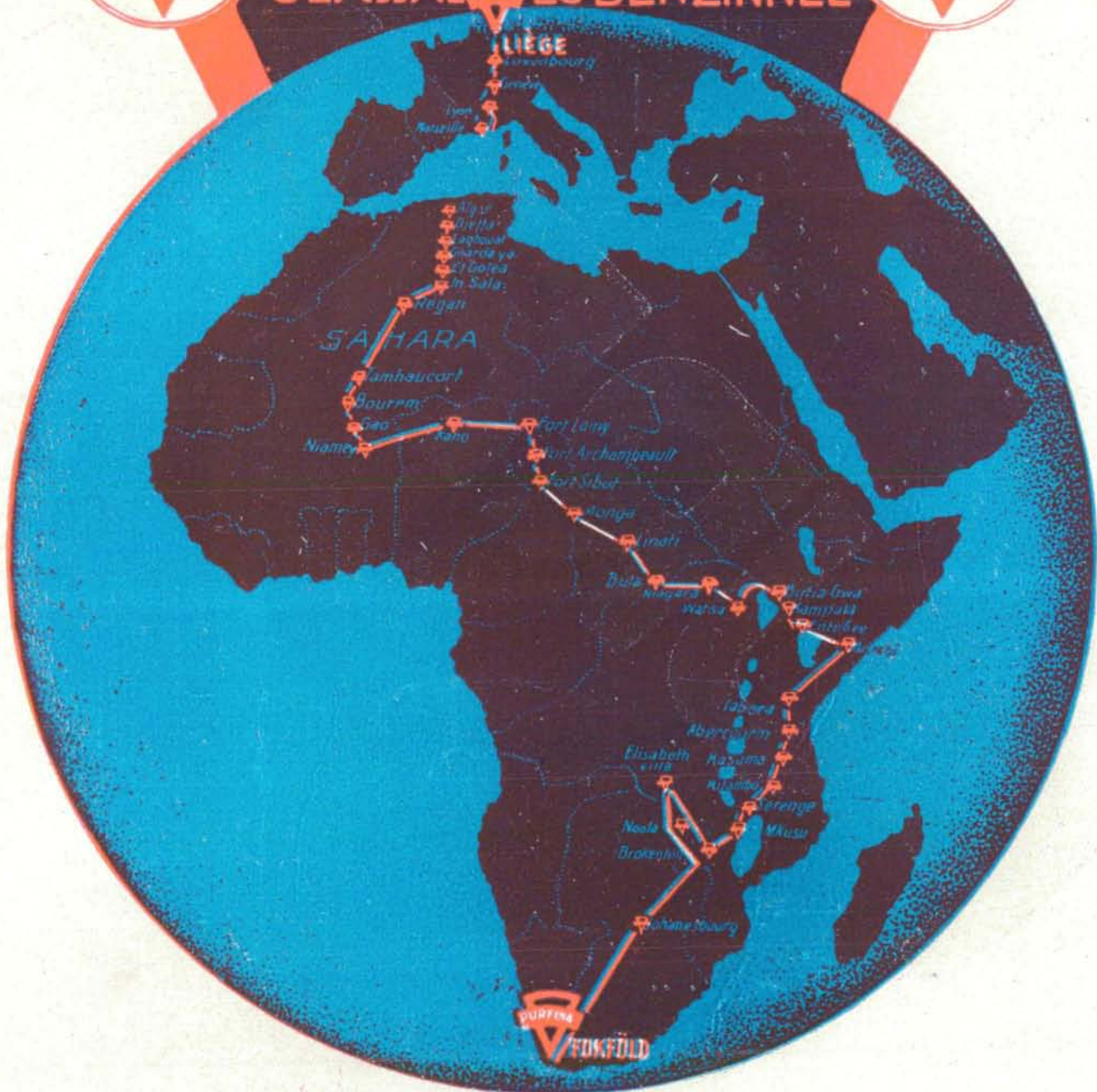
**AFRIKÁN ÁT A FOKFÖLDIG**

**25.000 KM. AUTOÚT F.N. GÉPEN**

KIZÁRÓLAG

**PURFINA**

OLAJJAL ÉS BENZINNEL



**MAGYAR-BELGA ÁSVÁNYOLAJ R.T.**

BUDAPEST, V. NÁDOR-UTCA 2.



**BENZIN**

**PURFINA**

**OLAJ**



# Gumijavítás — Új futófelület

---

*Legjobb munka*

*Legolcsóbb kilométer*

*Legnagyobb teljesítmény*

---

**„VULKÁN”**  
**Gumijavító Rt.**

Csak Budapest VI, Rózsa-u. 90 és Mozsár-u. 12

Telefon: Aut. 271—75

Magyar Touring Club  
tagjainak

Automobil-Motorsport  
előfizetőinek

külön árengedmény!

# GRÄF & STIFT

automobilok vezérképviselése:

**KINIZSI-GARAGE RT.**

Budapest, IX., Kinizsi-utca 4

TELEFON: AUTOMATA 867-75, 866-80

**Személyautomobilok**

**2, 2½, 3, 4, 5, 6 tonnás gyors-  
teherautomobilok**

**Kedvező fizetési feltételek**

**Speciális javítóműhely**

**Nagy alkatrészsztár**

Kecskemét város oldalkocsis bajnoksága.



**Bajnok: BAUER JÓZSEF**

**A·R·I·E·L**



**Vezérképviselő: BAUER JÓZSEF**  
BUDAPEST VII., ELEMÉR-UTCA 41. TEL.: 396-40

**Motorosok! Figyelem!**

*Díjtan téli garázsírozást*

nyujtok annak, aki

*téli generáljavítását*

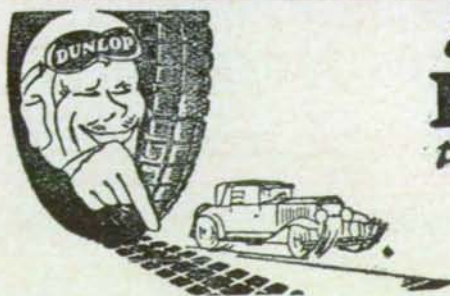
nálam végezteti.

*Gondos műhelymunka. — Száraz garázs. —  
Központi fekvés.*

A világhírű Phelon & Moore Ltd.-féle  
PANTHER és PANTHETTE angol  
motorkerékpárok vezérképviselése

**Burghardt István**

motorkerékpár- és kisautójavító műhelye  
VI., Kazár-utca 10.



*Élete biztos legyen?*  
**DUNLOP**  
*páncélcordot vegyen!*



Vezérképviselő

**SCHWEITZER JÓZSEF ÉS FIA**

Vezérképviselő

Telefon: Automata 292-36

Szabadság-tér 18. (Tőzsdepalota)

Telefon: Automata 296-46



# Automobil-Motorsport

## FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felelős szerkesztő: DEVÁN ISTVÁN  
Helyettes szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ dr.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:  
Budapest, VI., Rózsa-u. 111. sz., IV. em.  
Telefon: Automata 186—64. Hivatalos órák délelőtt 9—1-ig.

Postatakarékpénztári csekk száma: 84240.

Előfizetési díjak:  
Budapesten és vidéken: évi 20 pengő  
Ausztriába: évi 35 schilling  
Jugoszláviába: évi 800 dinár  
Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona  
Romániába: évi 1200 lei  
A külföldi előfizetéseknél a postaköltség is bennfoglaltatik.

## Előfizetőinknek, Olvasóinknak és minden barátunknak

Boldog újesztendőt kívánunk! Kívánunk jobb gazdasági viszonyokat, több pénzt, jobb utakat, jó útjelzéseket, mérsékeltébb vámokat az automobilokra és motorkerékpárokra, a luxusadó teljes megszüntetését, önálló Motorkerékpár Szövetséget és teljes békét úgy a sportban, mint a kereskedelemben.

## Előfizetők! Olvasók!

Lapunk 1930 január 1-ével V-ik évfolyamába lép. Négy munkában és küzdelemben elmúlt esztendő áll már mögöttünk. A roppant nehéz gazdasági viszonyok folytán lapunkat nagy veszteségek érték. Ezen veszteségek sajnos, éreztették hatásukat az idei ősz folyamán. Tudjuk és érezzük, hogy lapunk nem állott azon a magaslaton, mint a múltban. Ennek oka, eltekintve a kereskedelem teljes pangását, az erkölcsstelen viszonyokban is magyarozatát lelte. Elszomorító, hogy az emberek szegény hazánkban mennyire sülyedtek közérkölc szemponjtából. Százakra rúg azoknak a száma, akik előfizetési díjakkal egy, sőt másfél évvel tartoznak lapunknak. A lapot vígan átvették, azt soha le nem mondták, de a jelentéktelen félévi előfizetési díjat kitévő 10 pengőket bizony elfelejtették beküldeni. Szerkesztőségünk ez évben 497 előfizetőt volt kénytelen törölni. Ezt az ezrekre menő veszteséget bizony a lap kiállítása és tartalma nagyon megérezte. A jövőben mi is más szabályokat fogunk életbe léptetni. Követjük a külföldi lapok példáját. Ha az előfizetés lejárt és azt egyszeri felszólításra nem hosszabbították meg, a lap küldését beszüntetjük. Kivételt képeznek természetesen régi, mondhatni négyéves előfizetőink, akik kivételnek a fentebb említett új nemzedékből.

Miután egy lap megjelenése, jósága, tartalmának élénksége, illusztrációinak sokasága, a minden irányban való informáltság, mind, mind az anyagikon múlik, nagyon kérjük olvasóinkat, régi előfize-

tőinket, újítsák meg mielőbb előfizetésüket, ne vásárolják a lapokat egyenként, hanem fizessenek elő és támogassák továbbra is szeretettel azt a sajtóorgánomot, mely önzetlenül küzd a magyar automobilizmusért és amelynek minden vitán felül hatalmas érdemei vannak. Lapunk időnkénti pontatlansága szorosán összefügg előfizetőink pontatlanságával. Mi jó pénzért jó lapot akarunk adni, de ha előfizetőink állandóan késnek a jó pénz beküldésével, úgy pontos, jó lapot szinte lehetetlen adni. Akkor minden igyekezet hajótörést szenved. Előfizetők támogassátok lapotokat, propagáljátok azt körötökben. Ha mind-egyik előfizető csak egy újabb barátot szerez szá munkra, úgy a lapunk tartalmában, terjedelmében, illusztrációkban egyszerre fog emelkedni és tényleg olyan olvasmányban lesz részetek, amely minden külföldi lapot pótolni fog.

FIZESSETEK ELŐ MIELŐBB!

## A Rupert Karner emlékmű

Örökké emlékezetes marad reánk, magyarokra az 1928. évi Magyar Tourist Trophy, amikor egyik legkedvesebb szomszédunk és barátunk, az osztrák Rupert Karner, „Der violette Teufel”, aki nálunk tulajdonképpen előhírnöke volt a komoly motorozni-tudásnak, akit méltán nevezhetünk első mesterünknek, a nemes küzdelemben géphiba következtében a Budakeszi-úton bukott és néhány nap múlva itt Budapesten meghalt.

Szerkesztőségünk röviddel a halálos baleset után elhatározta, hogy egy emlékművet állít fel azon a helyen, ahol a végzetes baleset bekövetkezett. Az emlékmű felállítása a Budakeszi-út rendezése miatt szenvedett késedelmet.

Mire e sorok megjelennek, a Rupert Karner emlékére olvasóink által felállított emlékmű már áll. Az obeliszken elhelyezett bronzplakett Rupert Karnert örökíti meg jellegzetes ülésében, mely oly sokszor vitte őt győzelemről-győzelemre. A plakettet lapunk belső munkatársa, Fekete Géza szobrászművész tervezte. Az emlékmű leleplezése az ünnepek után lesz, január hó elején, az osztrák motorkerékpárosok részvételével. A leleplezés napját annakidején a napilapok útján fogjuk közölni a magyar motoros társadalommal. Lapunk szerkesztősége ezúton mond köszönetet mindazoknak, akik kegyes adományaikkal lehetővé tették az emlékmű felállítását.

Az emlékműre a következő adományok érkeztek:

	Pengő
Királyi Magyar Automobil Club	200
Delmár Walter	50
Gyöngy Pál	50
Puch-képviselő	50
Wolfner László	50
Automobil-Motorsport szerk.	50
„Nemzeti Sport” szerk.	40
„Sporthirlap” szerk.	20
Méray Motorkerékpárgyár Rt.	20
Böckh János	20
Bíró Jenő	20

	Pengő		Pengő
Hartmann László	20	Jósika Jenő báró	10
Zamecsnik—Légrády cég	20	Gosztanyi János	10
Balázs László	15	Vigh Jenő	10
Szénágy Alán	10	B. M. W. képviselő	10
Blum és Polgár cég	10	Winter László	10
Bruck Nándor és fiai	10	Mialovszky László	1
N. N. képviselő	10		
		Összesen:	716

## Az országúti autó- és motorkerékpárbalesetek okairól

**100.000 kilométeres tapasztalatok alapján**

**Írta: Déván István**

Az autó- és motorkerékpárforgalom állandó növekedésével kapcsolatban nagy arányokban nő Magyarországon a balesetek száma. Nyáron a szezonban szinte naponta hallunk árokbazuhant automobilokról, halálos bukáskokról, végzetes összeütközésekről stb. Mindenki a száguldó automobilról és motorkerékpárról beszél, de tulajdonképpen senki sem világította meg észszerűen és biztosan a balesetek okát. A lapok szídják az autót, az autólapok szídják a gyalogost és a kivilágítatlan és rossz oldalon hajtó szekeret, de egy tiszta tényeken alapuló védekezést az autó- és motorkerékpárbalesetek ellen még nem láttunk.

Évek óta foglalkozom a forgalmi kérdésekkel. Sokat túrázom és különösen sokat a Nyugaton. Ezek a túrák korántsem passzióim kielégítését szolgálják, mert bizony pihenésnek sem mondható egy túra, ahol 5—6000 kilométert kell megfutnunk 14—18 nap alatt. Ezek a túrák a szó szoros értelmében vett „tanulmányutak”, melyek gyümölcse sohasem mutatkozik egyszerre, hanem bizony, mint azt jelen soraim után az olvasó megállapíthatja, csak sok év után. Magam is voltam kezdő vezető, sőt bevallom, egy bizonyos ideig egészen kezdő. Velem is előadódott olyan balesetek, amelyeknek nem szabad lett volna bekövetkeznie és amelyeknél csak az isteni gondviselés mentett meg a komolyabb következményektől. Szinte magam előtt látom akkori hibáimat, szinte magam előtt látom az évek folyamán előállott változást énemben, vezetési rendszeremben és általában az egész gondolkodásomban, ami szorosan összefügg a veszélytelen autó- vagy motorkerékpárvezetéssel.

Bár tudom, hogy vezető kollégáimnak nem fog tettenni ítéletem, amikor megállapításommal az automobilvezetők összessége ellen emelek szót, hogy az autó- és motorkerékpárbalesetek okainak 90 százaléka a vezetőkön múlik. A többi 10 százalék ered a gép esetleges hibájából, pneudefektből, valamint mások hibájából. Ha valaki észszerűen, okosan, nyugodtan kezeli a kormányt, minden figyelme a volánnál van, tekintete az előteret kémleli és mindenre kész, akkor akár egész életén át el tudja kerülni

a baleseteket és ha mégis jutna esetleg egy komoly helyzetbe más hibájából, akkor is a baleset jóval könnyebb lefolyású lesz, mint az egy hebehurgya, könnyűvérű komolytalan vezetőnél bekövetkezne.

Cikkem nem lesz rövid, mert keretében meg fogja találni az olvasó azt a módszert, ami 99 százalékban mentessé fogja tenni az országúti balesetektől.

Kezdjük mindenekelőtt a „menetsebességgel”. A kezdő, de sokszor a már gyakorlott vezető is, ha kiszabadul az országútra, ahol nincs rendőr, gyökeresen átváltozik. Száguld, különösen ha jó utakra kerül és társasággal van. Ilyenkor a 10—15 százalékkal doppingolt tachométerben kéjeleg és teli tüdővel szívja a 110—120 kilométeres sebességet, ami tulajdonképpen nem több, mint jó 85—90, de mindenesetre túl sok „túratempónak”. Ebben a sebességben egy normális túrakocsinál, már minden esetleges bekövetkezett vis major, vagy egyéb eseménynél a helyzet bizonytalan.

15—20 napos túráim alatt, amikor naponta 250—400 kilométert, néha még ennél is többet tettem meg kocsimmal, a fordulatszámot sohasem vittem 2000 fölé, ami a direkt sebességnél 60 kilométert jelentett. Nagyon szép és széles, nyílegyenes aszfaltútnak kellett jönnie, amikor fordulat számmérőm 2500-ig emelkedett. Ez 75 kilométert, de reális 75 kilométert jelentett. A 60—75 kilométeres sebességben néha órákon keresztül mehettem, míg valaki leelőzött. Ilyenkor rendszerint nagy túrakocsiról (Isotta-Fraschini, Austro-Daimler, Panhard-Levassor, Mercedes-Benz), vagy egészen gyors sportkocsiról volt szó. Hogy mennyire nem sietnek az emberek a külföldön jellemző, hogy viszont én ugyanebben a sebességben naponta 25—30 kocsit bírtam előzni, amelyekről megállapítottam, hogy 50—55 kilométeres sebességben rójják az országutakat.

Mások és saját tapasztalataim után ítélve meg a tényeket, kijelentem, hogy ha valahova biztosan el akartam jutni és amellet időre, akkor sohasem erőltettem a sebességet. Budapest—Wien példáulú circa 250 kilométer. Ezt a távot, ha az útviszonyok jók, kényelmesen meg le-

**Magyar Acélárúgyár R.-T. Budapest, VI.,  
Váci-út 95. Autórúgók, autóalkatrészek**

het tenni öt és fél óra alatt. Ennyire van szüksége a gyorsorvatnak is és ez körülbelül 45 kilométeres átlagnak felel meg. Ezzel szemben minden alkalommal, ha azzal a szándékkal indultam el Budapestről, hogy ma gyorsan akarok Wienben lenni, akkor az 5 órából lett 7 óra.

Száz kilométeren felüli sebesség egy túrán, illetve az országúton határozottan esztelenység. Ebben a sebességben túrakocsi már sohasincs úgy kézben, hogy hirtelen előadódó baleseteket el tudjunk hátrítani. Ilyenkor a fékek, bármilyen jók, nem foghatnak oly gyorsan, hogy métereken belül megállhassunk. Magam ugyan nem tapasztaltam, de igen sok ismerősöm észleltei szerint, ha az ember gyorsan kezd, sokkal hamarabban fárad és a túranap elején tartott átlag délutánra rendszerint a felére redukálódik.

Szokjuk meg tehát, hogy az országúton a reális menetsebesség a „60 kilométer”. Kevesebb lehet, de több sohasem. Nézzük ezeketán, mik az észszerű vezetés feltételei. Kedjük az oldalbetartással. Azt a szabályt, hogy a haladó járművek kötelesek betartani a baloldalt, nem azért hozták, hogy az út közepén, vagy, mint igen sokan éppen az ellenkező oldalon haladjanak. Előfeltétel tehát az oldal szabályszerű betartása. Ez az oldalbetartás széles úton mindenkor a lehető legpontosabban betartandó. Külföldön széles aszfaltúton a félvonal sokszor fehér színnel jelezve is van. Így volt ez a Budapest—Alag közötti keramiton is az úttest megnyitásakor. A széles úton a jó vezető még a fordulóban is betartja a helyes oldalt. Kivételt képeznek az erősen domborúra épített utak, ahol a bal, illetve jobb oldalon való haladás határozottan kellemetlen. Ez esetben azonban, amint szembejövő járművet látunk megjelenni a horizonton, azonnal kimegyünk a balszélre.

Mi az eljárás a szembejövő járművekkel való találkozásnál? Mindenekelőtt a kölcsönös udvariasság. Mindkét fél köteles amennyire lehet az úttest baloldalára húzódni, hogy a találkozás pillanatában megfelelő térköz legyen a két jármű között. A vadvezetők egyik sajátos tulajdonsága, hogy nem szeretnek kitérni. Úton-útfélen találkozunk automobillal, amelyeknek vezetője néha a legperfidebb módon kényszeríti a vele szembejövőt a legteljesebb kitérésre. Ez galád eljárás, amit minősíteni sem lehet. Ilyenkor szinte szeretnénk megállani, visszafordulni, utána-sprintelni a delikvensnek és elfogva, jól megtanítani az emberséges modorra. Sokszor már messziről észre lehet venni az efajta autókalkozokat és ilyenkor a legokosabb lassítani és amennyire csak lehet, kitérni. Roppant kellemetlen a találkozás hasonló emberekkel esős csatakos időben, amikor a magyar országúton elsősorú építése folytán igen könnyen megeshet, hogy lecsúszunk az út szegélyező árokba. Sáros, csúszós úton tehát a találkozásnál mindenkor kettőzött figyelemmel vezessünk. Kettőzött figyelem követendő a lóval vontatott járművekkel való találkozásnál is. Ilyenkor ajánlatos a legteljesebb lelassítás és kitérés. Nyitott kipuffogóval haladó automobillal, lóval vont járművekkel való találkozásakor igen okosan teszük, ha a kipuffogót becsukják. Különösen óvatosan

kelj eljárnunk akkor, ha már messziről látjuk, hogy ijedős lovakkal van dolgunk. Ez esetben a legnagyobb óvatosság, lelassítás az előírás. Ajánlatos ilyenkor a szembejövő lovakat némileg csitítani is, aminek a hatása a legtöbbször szembetűnően érezhető. A vad vezető nem lassít, nem zárja el a nyitott kipuffogót, nem csitít, hanem mitsem törődve elrobog. Neki mindegy, hogy a szekér a következő pillanatban az árokban van. Ő már régen túl van a veszélyen. Van azonban eset, amikor a lovak már messziről észreveszik a közelgő automobilt, vagy motorkerékpárt és megvadulnak. Ilyenkor azután a vezető legtöbbször nagyon kellemetlen helyzetekbe kerülhet. Ilyen esetben tanácsos megállani és bevárni, míg a kocsi elhalad. A lovak megvadulásának oka rendszerint egy előbbi találkozás folyamánya. Éppen ezért az országúton a lehető legóvatosabban hajtsunk, különösen akkor, ha ijedős lovakkal találkozunk. A jó autóvezető nemcsak magamagára, hanem mások testi épségére is ügyel. Ugyanígy a legnagyobb figyelemmel és humanitással kell viseltetnünk lovasokkal való találkozásnál is. Az nekünk sem mindegy, ha a találkozás utáni pillanatban a megvadult ló lovasa, törött bordákkal fekszik az árokban. Mindig arra kell törekedni, hogy az automobil elleni ellenszenvet csökkentjük. Ökrösszekerekénél az előbb említett rendszabályok elmaradhatnak.

Egy egészen külön kérdés az előttünk haladó jármű előzése. Automobilt, vagy motorkerékpárt csak akkor előzzünk, ha utunk sietős és menetsebességünk tényleg állandóan nagyobb, mint az előttünk haladó járművé. Csak azért előzni, mert az előttünk haladó poroz, nem fair eljárás. Ha egy előttünk haladó járművet csak azért előzzünk mert az poroz, menjünk az előzés után legalább 2—3 km-t jóval sebesebben, hogy a távolság legalább annyira nőjön, hogy az utánunk jövő ne legyen kénytelen a porunkat nyelni. Így mindketten jól jártunk. Az előzésnél mindkét félnek a lehető legnagyobb udvariasságot kell tanúsítania. Ha mögöttünk dudajelt hallunk, azonnal húzódjunk az út balszélre. A vad vezető, ha kocsija elég gyors, ilyenkor rendszerint beelép a gázba és marad az úttest közepén. De látunk olyan vezetőket is, akik helyet kínálva benyomják a „völlgázt”. Ez a legperfidebb eljárás. Ha a talajviszonyok nem elég kielégítőek, az úttest csúszós, egyenetlen, túl domború, akkor a jó vezető nemcsak hogy kitér a dudajelre, de lelassít és teljesen az út szélére megy, hogy veszélytelen előzést biztosítson annak, akinek útja „mindig azt kell feltételezni” valószínűleg sietősebb.

Előzni mindig csak akkor előzzünk, ha az úttest szabad. A jó vezető mindig megvárja, amíg egy esetleg szemben jövő és már közel levő jármű elhalad és csak akkor kísérli meg az előzést. Közvetlen, a szembejövőt, akinek az úthoz teljes joga van, lassításra, sőt megállásra kényszeríteni a legmodortalanabb eljárás. Ezt az autóművelt nyugati államokban sohasem látni. Az az úttest, amelyik két jármű részére készült, hátramat veszély nélkül már csak a legritkább esetben bír ki. Ilyenkor történnek a legveszélyesebb karambolok. A reális közleke-

**SKODA, LAURIN & KLEMENT**

7/20 és 7/25 l. e. négyhengeres, szelepes motorral.

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

Vezérképviselő: BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 10.

::

**SKODA—HISPANO-SUIZA**

25/100 l. e. szelepes hathengeres.

**SZEMÉLYKOCSIK** SKODA AUTO  
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Aut. 208—14

déshez szokott ember el sem képzei, hogy akad vezető, aki ilyenkor befurakodik a két járómű közé. Ha tehát előttünk járómű halad, amit előzni akarunk, mindig először nézzünk széjjel és csak akkor előzzünk, amikor a szemközti oldal teljesen szabad. Ha szemközt járóművet veszünk észre, amely hasonló menetsebességgel közeleg, mindig várjuk meg, amíg az elhaladt.

Az előzésnek vannak még igen fontos szabályai. Sohase előzzünk porban. A por átláthatatlan és sohasem tudhatjuk, mi jön velünk szemközt. Ha feltétlenül előzni akarunk, várjuk be mindig az arra alkalmas pillanatot. A szélirány rendszerint változó, az út kanyarog és csaknem mindig adódik alkalom a veszélytelen előzésre. Ha másként nem megy várjuk be a következő községet, ahol az előttünk haladó biztosan lelassít és az előzés veszély nélkül vihető keresztül.

Kanyarokban sohase előzzünk. Különösen áll ez beláthatatlan kanyarokra. Teljesen belátott S-kanyarokban, megfelelő óvatossággal és dudálással előzhetünk, bár ez sem tanácsos, mert az előttünk levő kocsi a kanyarból kivágódhat és már is árokban vagyunk. Ha az úttest jobbra fordul és beláthatatlan, úgy az előzés egyenesen öngyilkossági kísérlet. Ugyanígy az előzést sohase kíséreljük meg meg hegyhátakon (szamárhátakon), amikor a szembejövő járóművet csak a legutolsó pillanatban vesszük észre. Ilyen helyeken általában a legfokozottabb óvatossággal kell haladnunk még akkor is, ha előzésről szó sincs. A vadvezető teljes gázzal rohan fel a dombtetőre és rendszerint az út kellő közepén hajt, nem is szólva, hogy forduló esetén vágja azt. Ilyenkor tehát a legnagyobb körültekintés és figyelem szükséges. Az utolsó 25—30 méteren feltétlen lassítsunk és menjünk ki teljesen a balszélre. A figyelmes vezető ilyenkor még az ülésből egy kissé kinyúl, felemelkedik, hogy előbb lássa meg az esetleg szemközt jövő járműveket. A túlzott óvatosság sohasem árt. Erre lassan bár, de mindenki rájön a saját maga kárára.

Igen sok baleset következik be a helytelenül vett forduló után. Rendszerint legtöbb árokba zuhant kocsit fordulóknál látni. A vadvezető túlgyorsan rohan bele a fordulóba, a kocsi kivágódik és kész a baj. A jó vezető lassan megy be a fordulóba és kocsiját kihúzatja abból. A gyors fordulóbarohanásnak nincs semmi értelme. A jó vezető tudja, hogy mi az a sebesség, amivel egy fordulót kocsijával venni lehet. Ezt mindenki lassan-lassan kocsijával kipróbálja és idővel tökéletesen kihasználhatja azt. Jó vezető, stabil, alacsonyan épített kocsiját mérsékelt kanyarokban könnyen tudja tartani az 50—60 kilométert, tehát semmit sem veszít az átlagsebességéből. Különösen nagy figyelem szentelendő hegyes vidéken a vezetésnek. Itt a belátott és beláthatatlan fordulók egymást váltják, megnehezítve az utak keskenységével. Itt egy szabály van. Lassan, állandóan dudálva és a maximumig betartva az oldalt. A dudálásnak szisztematikusnak kell lenni. A beláthatatlan fordulóknál egészen kis intervallumokkal dudálunk, hogy az esetleg szembejövő vezető figyelmeztetését meghallhassuk. Aki szünet nélkül dudál, az csak fél munkát végez és tulajdonképpen csak a szembejövőt figyelmezteti. Egészen szűk útrészeknél sűrűn kell az oldalhoz, hogy az esetleg szembejövők legyenek helye a találkozásnál. Ilyen helyen a sebességnek legfeljebb olyannak szabad lenni, hogy a kocsit egy méteren belül nyugvó helyzetbe tudjuk hozni.

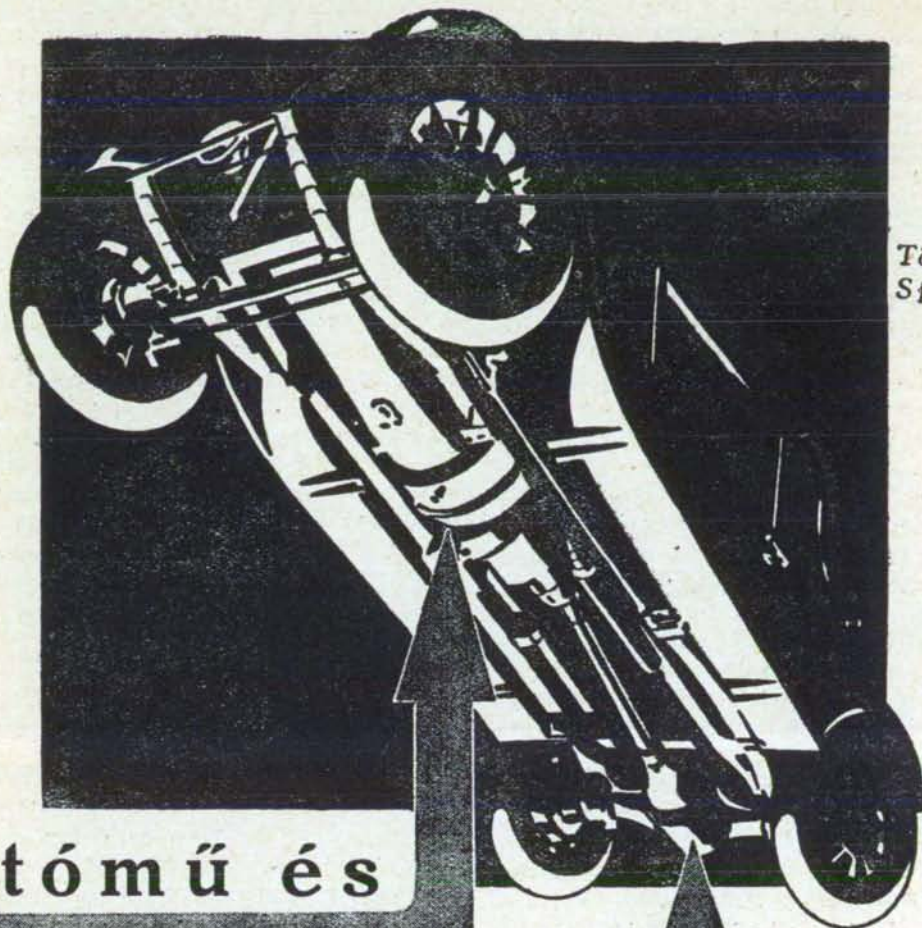
A közeledő kocsi legfontosabb szervei a fékek. Ha jó fékekkel rendelkezünk, a váratlanul jövő balesetet is el tudjuk hátrítani. A fékeket állandóan figyelünk

kell. A fékek kopnak, a huzalok utánaengednek, a fékpofákba olaj, vagy víz kerül, azokat tehát mindig kezelni, illetve jókarban kell tartani. A jó vezető mindig a fékeire fordítja a legnagyobb gondot. A fékeknek egyszerre és biztosan kell fogniok. A kocsinak a sebességét mindig a fékei írják elő. A jó vezető csak annyira enged futni kocsiját, hogy adódó esetekben gyorsan meg tudjon állni. A féktávolság, mint tudjuk, a kocsi sebességével hatványozottan emelkedik. Hatvan kilométeren felüli sebességben a fékhatás bizony már erősen csökken. Ezért olyan helyeken, ahol hirtelen előadódó veszélyes helyzetbe kerülhetünk, a sebességet a minimumra kell redukálni. Így szűk utcákban, szűkebb országutakon, tanyák, illetve házak előtt, tehennel, juhokkal, disznókkal és általában hajtott állatokkal való találkozásnál. A legnagyobb figyelmet és elővigyázatosságot azonban mégis a kis gyermekek követelik meg. Ezeknek a gondolata kiszámíthatatlan és legtöbbször indokolatlan. Itt csak egy módszer lehetséges. Lépésben hajtani.

Igen ajánlatos időnként menetközben fékpróbákat tartani. Ez különösen akkor fontos, ha a talaj változik. Így például, ha vizes aszfaltra kerülünk vagy agyagos talajra, igen okosan tesszük, ha azonnal kipróbáljuk fékeink hatását és az iramot aszerint mérsékeljük. Ez esetben a vezető 100 százalékban megtett mindent kocsijának és életének biztosítására. Domborúan épített országutaknál esős időben kettős óvatossággal kell hajtani. Ilyenkor különösen előzéseknél, síma vagy rossz profilú pneumatikkal pillanatok alatt az árokban lehetünk.

A balesetek egy hatalmas száma keletkezik figyelmetlenségekből. Vannak emberek, akik vezetés közben néha úgy beszélgetnek szomszédjaikkal, hogy a szó szoros értelmében odafordulnak. Ilyen esetekben csak fél szemmel, néha azonban pillanatokig egyáltalában nem figyelik az előteret. Ilyenkor a baj szempillantás alatt bekövetkezhetik és a kocsi már benn van az árokban, vagy künn van az utat szegélyező réten és a legrosszabbat véve, egy fában vagy oszlopban. A legideálisabb, ha a vezető egyáltalában nem beszélget és tekintete mindig nyílegyenesen a kocsi előtt van. Ha a vezető beszélgetni akar, álljon meg egy félórára és pihenjen. Ilyenkor azután beszélgethet. Ezzel nem akarjuk azt mondani, hogy ha valaki vezet, egyáltalában egy szót sem szólhat, csupán azt, hogy a beszélgetést a minimumra csökkentse. Sok ember vezetés közben babrál kocsiján, óráját igazítja, térképet néz stb. Ez a legnagyobb esztelenség. Tessék egy pár percre megállni, vagy átadni legalább is a kormányt a mellettünk ülőnek és a feltétlen szükséges munkát így elvégezni. Ugyanígy vagyunk a vidék szemlélésével. A vezető, sajnos, némileg hátrányban van a tűrában, mert csak előre nézhet, a jobbra, vagy balra eső természeti szépségekben nem gyönyörködhet, mert egy kis elnézés és a következmények kiszámíthatatlanok. Az okos vezető adott esetekben megáll, körülnéz és tovább megy, vagy ha éppenséggel nem akar időt veszíteni, úgy pár pillanatra átadja a kormányt a mellette ülőnek, feltéve, ha az tud vezetni és szemlélődik. Legjobb azonban nyugodtan megállni. A szép vidéknek megtekintése mindenél többet ér és hacsak valaki nem üzleti ügyben utazik és időre kell megérkeznie, mindig szánjon rá egy pár órát és használja ki az adott pillanatokot.

Lefelé sohase rohanjunk. A jó vezető lefelé bekapcsolja azt a sebességi fokozatot, amivel ugyanezen a helyen felfelé vezetne és lassan halad előre, természetesen lába mindig a féken. Csak fékkel, kikapcsolatlan motor-



!  
Töltsen mindig  
Sphinx benzint!

Hajtómű és

differentiál

ép úgy megkívánják a „helyes kenést” mint a motor! A jól megválasztott magasértékű kenőanyag használata könnyű indítást és kapcsolást, minimális erővesztést, a hajtómű zajtalan működését és a surlódó felületek legkisebb kopását biztosítja.

3 hajtóműkenőanyag a helyes kenéshez:

Mobiloil  
“C”

Mobiloil  
“CW”

Mobilgrease

A Mobiloil ajánlási tábla szerint válasszuk ki!

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

ral menni lefelé esztelenség. Ilyenkor a fékek bemelegednek és egy pár kilométer után már nem fognak. Ha aztán most igazán szükségünk lenne rájuk, cserben hagynak és kész a baj, mely sok esetben katasztrófális lehet. A gyertyák elolajosodását úgy gátoljuk meg, hogy időnként pár pillanatra kinyomjuk a kuplungot és a motort jól megtúrúztatjuk. Inkább egy gyertyacsere a völgyment végén, mint füstölő, bemelegedett fékek, vagy egy lezuhanás a mélybe. Lefelé a jó vezető kettőzött figyelemmel vezet és sohasem engedi kocsiját azon a sebességen túl, amidőn a megállás részére már nem biztos.

Igen sokszor baj származik abból, hogy az ember más életét, sokszor egy kutya, macska, vagy más háziállatról is lehet szó, akarja menteni és maga kerül bele a legkellemetlenebb helyzetbe. Hirtelen akar kitérni, és a következő pillanatban benn van az árokban, vagy egy útszéli fában. Ennek sohasem szabad bekövetkeznie. Jó vezető, ha az előtérben emberek, biciklisták, háziállatok, kutya, macska, csirkék, libák mozognak, mindig lelassít. Sajnos ma még Magyarországon az a helyzet, hogy az emberek fegyelmezetlenek, a falu főutcája tele van háziállatokkal és egyelőre még az automobilistának kell vigyázni. A jó vezető nem gázol el háziállatot, a vadvezető, ha hazatér eldicsekszik vele, sőt sportot űz ebből. Ez a különbség a kettő között. Sokszor láttam eseteket falvakban, amikor az úton jövő paraszt határozottan megköszönte, hogy vigyáztam az előttem gágogó libákra. Ellenészetben megátkozott volna és egyben az ellenszenv, ami az automobilistával szemben benne fennáll, megkétszereződött volna. Fokozottabb óvatossággal kell hajtani falvakban vásárkor, busukor, vagy egyéb ünnepélyes alkalmakkor, mint felvonulások, menyegzők, vallásos körmenetek, stb.

A vasárnapi szórakozását végző kerékpáros ma határozottan a magyar országútak egyik legkellemetlenebb jelensége. Kerékpározni nem tud, a közlekedési szabályokról fogalma sincs és a lehető legkellemetlenebbül imbolyog egyik oldalról a másikra. Itt tehát a balesetek napirenden vannak és azok elhárítása igazán csak a vezetőn múlik. Ezen ma még másképpen segíteni nem lehet. Idővel a forgalom megnagyobbodásával és az országúti csendőrség felállításával amúgy is meg fognak szünni. Az országúton egymás mellett haladó két kerékpáros, ha rádudálunk, legtöbbször úgy tér ki, hogy egyik a baloldalra, a másik a jobboldalra cikázik. A rendhez szokott ember azt hiszi, hogy mindketten az út baloldalára fognak húzódni, tehát már eleve jobbra tér ki. Ha aztán nincs meg a lélekjelenlét, nincsenek jó fékek, vagy túl nagy volt a sebesség, bekövetkezték a katasztrófa. Tehát vonjuk le a resumét: Gyermek, biciklista, háziállat, lovas-kocsi, lovas előtt lassítani és teljes éberséggel figyelni, amíg el nem haladtunk mellette.

Nagyjában a fentiek lennének azok, amit minden automobilistának és motorkerékpárosnak szigorúan be kell tartani. Van azonban a fentemlítettekén kívül még igen sok apró jótanácsom azok számára, akik kifutnak az országútra. Mindenekelőtt nagymérvű kiméletet kell tanúsítani az útpéldőkkel szemben. Meg kell gondolnunk, hogy miattunk dolgoznak. Ha az úttest poros, lassítsunk le ilyenkor a minimumra.

Tipikus magyar jelenség a derékszögben elhajló országút. Ez alapjában még nem volna baj, de igen sokszor megesik, hogy az orientációt az automobilista számára könnyebbé tevő telegráfpóznák továbbra is megtartják egyenes irányukat. Aki tehát nem vezet kellő éberséggel, könnyen azon veszi magát észre, hogy benn

van a búzaföldön, vagy kukoricában, ami még a jobbik eset, mert ugyanígy az árokban is lehet.

Kettőzött figyelem fordítandó a vasutátjárókra. A gondozatlan vasutátjárók, le nem eresztett és kivilágítatlan sorompók hatalmas százalékát okozzák az automobileseteknek. Ezek ellen csak a legnagyobb óvatosság és figyelem az ellenszer. Nappal éles szem, éjjel kitűnő reflektor. Ha ez nincs, ne is menjünk ki éjjel az országútra.

Igen sok baleset következhetik be a pneudefektek folytán. Általában a pneura mindig kellő gondot fordítunk. A megkívánt nyomásnak mindig meg kell lenni. Ez nemcsak a pneu élettartamát hosszabbítja meg, de egyenletes, biztos menést is biztosít a kocsinak. Lapos, puha pneukkal bíró kocsinál a kormányzás bizonytalan. A kócsi ide-oda imbolyog, fordulónál kifarol és nagyon könnyen következhetik be a baleset. Ugyanígy lehetőleg kerüljük a nagyon lefutott köpenyekkel való túrázást. Ez különösen nedves időben katasztrófális lehet. Lapos, egyenetlenül felfuvott és sima vagy rossz profillal rendelkező pneuk a kócsi stabilitását 50 százalékkal csökkentik.

Különös figyelem fordítandó még a hidakra és bukkanókra. Magyarországon még igen sok olyan átjáró, vagy híd van, ami erősen kiemelkedik az országút szintjéből. Bár ezek a bukkanók lassan eltűnedeznek, hála az Államépítészeti hivatalok munkájának, sajnos még van belőlük elég. Sok automobilista kéjeleg bennük és esze ágában sincs előttük lassítani. Néha ezek a bukkanók sokkal nagyobbak, mint az ember gondolja és megesik, hogy a kocsink utána hatalmasat repül. Ilyenkor következnek be azután a rugó és vázlorések, melyek ha nem is mutatkoznak pillanatnyilag, egyszer előkerülnek és a legkellemetlenebb helyzetbe hozzák a honától esetleg messze járó kocsitulajdonost. Előfordultak már esetek, amikor egy ilyen bukkanó után a talajfogáskor megrántódott a kormány és a következő pillanatban a kócsi már az árokban volt. Ugyancsak magyar specialitás az országúton a hidakat kettéválasztó gerenda. Ez ellen semmi panaszunk nem volna, ha a hid megfelelő szélességgel bírna. Jelenleg azonban csak arra jók, hogy megsértsék a kocsik alsó részét. Különösen éjjel veszedelmek, mert nehezen láthatók. Nem egy karter, akkumulátor és egyéb mélyebben fekvő kocsirész sinylette már meg ezt a különös magyar specifikumot.

A balesetek egy hatalmas százaléka származik abból, ha a vezető kissé többet ivott a kelleténél. Jó automobilista egyáltalában nem iszik. Az alkohol még a legkisebb mértékben is erősen befolyásolja a körültekintést és ilyenkor a vezető rendszerint belemelegedvén, gyorsabban fog hajtani és bravúros vezetésre hajlamos. Spitzes állapotban lévő vezető kocsijába sohase ülünk be, mert sohasem lehet tudni, mit hoz a jövő. A vasárnapi tömegbalesetek nagy hányada származik a vezető ittas, vagy kissé becsipett állapotából. Este, ha nem kell, ne igen hajtunk. Ez mindig veszedelmet rejt magában. Sokan ugyan jobban szeretnek este, illetve éjjel utazni, ez azonban sohasem olyan biztos, mint a nappali út. Az automobil nem jár síneken és bármilyen jók a szemünk, éjjel mindig lehetnek meglepetések. Jó dudu, kitűnő fékek, elsőrangú reflektor és helyén az ész. Ezek a főtényezők, amelyek a könnyen adódó baleseteket elhárítják. Aki fenti fejtegetésemet figyelemmel el fogja olvasni és magát tartani is fogja az elmondottakhoz, úgy bizony egy emberöltőn át eltúrúzhat, anélkül, hogy a légkisebb incidens érné.



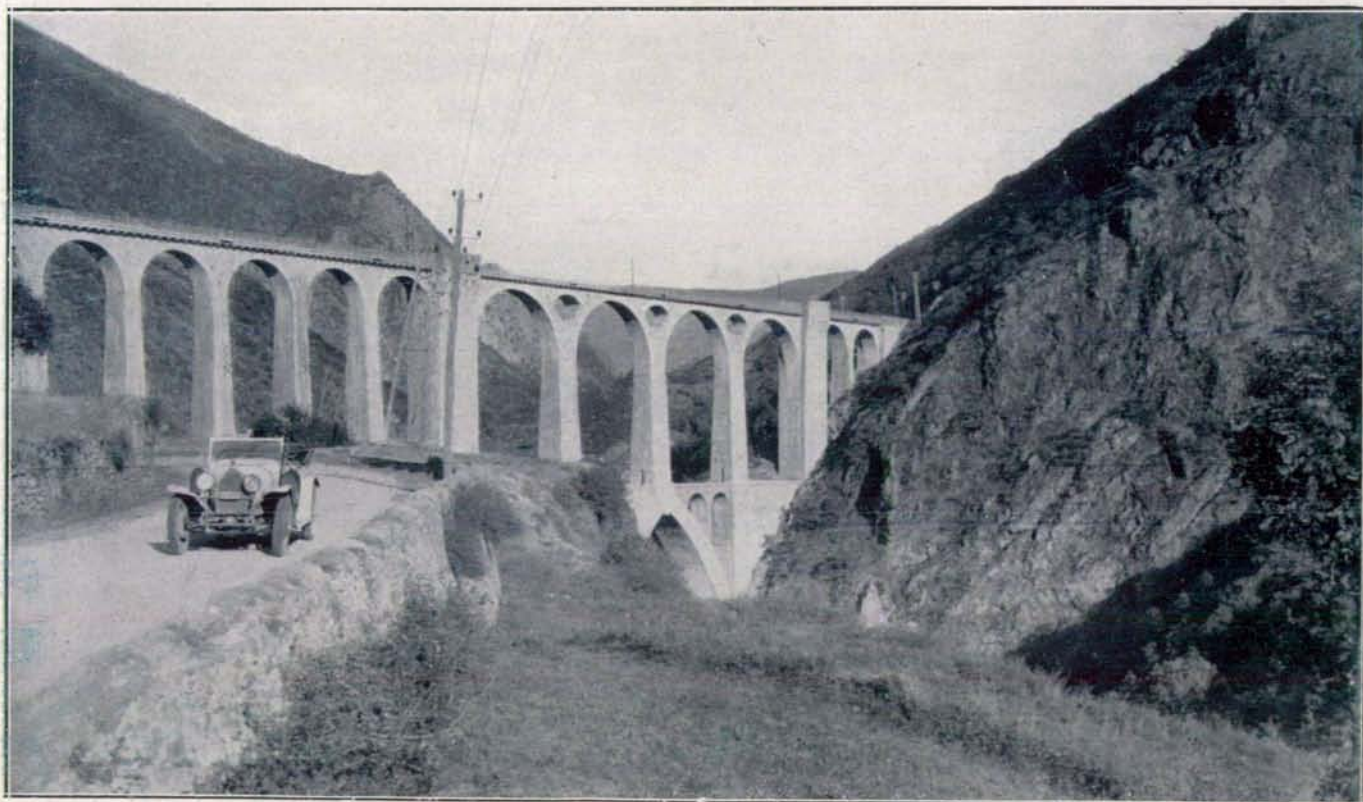
Felfelé a Col d'Aubisque-ra (1710 m). Arrens és Eaux-Bonnes között. Ereszkedő ködben és esőben készült felvétel.  
 Pneu Cordatic. Klisé Freund. Déván István felvétele.



A Route des Pyrénées egyik szakaszán lévő Col de Peyresourde (1583 m) egyik kiszélesített hajtűfordulója.  
 Pneu Cordatic. Klisé Freund. Déván István felvétele.



A Col de Puymorens (1915 m) egyik tökéletesen kiépített hajtűfordulója a hágó és Ax-les-Thermes között.  
 Pneu Cordatic. Klisé Freund. Déván István felvétele.



Vasúti átjáró Perpignan és Bourg-Madame közötti útvonalon (Haute-Pyrénées). Előtérben a Col de la Perche-re  
 Pneu Cordatic. — Klisé Freund. (1579 m) vezetõ út. Déván István felvétele.



## Egy hét a Pyreneusokban

Nyolc-tíz napot szándékoztam tölteni a francia Alpokban, az úgynevezett Haute-Savoieban, de miután egy szépnek remélt reggelen arra ébredtem, hogy zuhog az eső, ami a felső régiókban, tekintettel az erősen lehűlt hőmérsékletre, már hó volt, elhatároztam, hogy amilyen gyorsan csak lehet, elhagyom az Alpokat és le a Pyreneusokba. Avignonnál tényleg kijöttem a felhőkbe és a pompás francia aszfalton, este hatra befutottunk Montpellierbe, egy, a tengerparttól 12 kilométernyire fekvő francia városkába. Kezembe vettem először az AIACR kiadványát a klubhotelekről, ahol tudniillik olcsó garage és olcsóbb (10—20% engedmény) szállás kapható. Ezek a klubhotelek arról nevezetesek, hogy rendszerint a legdrágábbak és hiába adnak nekem, tegyük fel a 100 frankos számlából 10 frank engedményt az igazolványom felmutatásakor, amikor egy sarokkal odébb a nem klubhotelben az egész számlám 60 frank. Elővettem tehát a szokásos módszert. A kocsimat leállítottam a főtéren, az egyik exponált ponton, lehetőleg úgy, hogy a rendőr is lássa és megindultunk kirkakat nézni és közben jó és olcsó hotel után szaglászni. Rájöttem, hogy ha valaki olcsón és amellet jól akar túrázni, bizony, nem kell magát szégyelnie és mint az üzletkötéseknél „mindent írásban”, itt bizony mindent előre meg kell kérdezni. Eddig soha életemben sem jutott az eszembe, hogy egy hotelportástól megkérdezzem, mennyi a szoba ára, most azonban a feleségem unszolására, aki úgylátszik, több üzleti szellemmel bír, mint én, mindig ez volt az első kérdés. Az ember nem is hinné, mennyit lehet ekképpen megtakarítani. Mikor az ember a drága árak miatt már sarkon akar fordulni, akkor derül ki, hogy bizony, fele árért is van szoba, ami semmivel sem rosszabb az első ízben említetté. Sőt megvallom azt is, hogy aludni is lehet vígan. Meg kell jegyezmem, hogy cikkem e részét nem azok számára írom, akiket az Isten, vagy a papa annyi pénzzel ereszt az útnak, hogy nekik egészen mindegy, mit kérnek utólag a szobáért, hanem az autózó rendelkező középosztály számára, akiknek bizony meg kell nézni, mennyit adnak ki, mert meg kell mindig gondolnunk, hogy ha vigyázunk és takarékoskodunk, akkor 2—3 nappal tovább maradhatunk és többet látunk. A séta hamarosan meghozta gyümölcsét és a Royal-Hotelben (Eaux Chaudes et Froides—Chauffage Centrale—Salle de Bains) 40 francia frankért egészen elsőrangú helyet kaptunk. Magyar pénzben 10 pengő. A Diner ugyanott egyike volt a legérdekesebbeknek, amit valaha is ettem. Körülöttünk a legexotikusabb alakok. A mellettünk levő

asztalnál három néger, előttünk két turbános marokkói, odébb más afrikai népfajból származók, idegenlégionisták, amerikaiak, sőt még kínai is akadt. Később három egészen fehér ruhás trópusi sisakos úr jelent meg. Alkalmassint most mennek le Afrikába vadászni, mert nagyon tiszták voltak és az arcszínük még nem vallotta az ellenkezőt. A hétfogásos Diner, kezdve a hatalmas vörös Langouste-tól a vanília krémig, sem került többé két szemlélyre 40 franknál, ami szintén csak 10 pengő. Ezért a vacsoráért Budapesten minimum 25—30 pengőt írt volna össze a pincér.

Másnap reggel bár csak kilenckor startoltunk, már délelőtt tizenkettőre lenn voltunk Perpignanban (180 km), a Pyreneusok keleti szélénél. Bejártam az egész Alpokat, a Kárpátokat, az Appenineket, és a Balkán egyes helyein is voltam, de mégis mindig roppant kíváncsi voltam a Pyreneusokra. Háromezer méteren felelő csúcsaikát tekintve, azt gondoltam, hogy felveszik a versenyt a középeurópai hegyekkel. Összintén szólva, csalódtam. A Pyreneusokat Svájcjal és Tirollal, no meg az észak-olasz és francia Alpesekkel egy napon még említeni sem lehet. Nem tagadom, láttam nagyon szép vad és impozáns részleteket, de hol maradtak mindezek a Mont-Blanc, a Matterhorn, a Jungfrau, a Bernina, az Ortler, a Meige panorámáitól, hogy csak néhányat említsek.

Bár a magasságok, tekintettel arra, hogy minden a tengerszintől veendő, hiszen a Pyreneusok nyúlványai Nyugaton is, Keleten is egészen az Atlanti-Oceánig, illetve a Földközi-tengerig nyúlnak, elég tekintélyesek, mégsem mutatják azt a jellegzetes, amit az Alpesekben látunk. A Pyreneusok hegylánc kiterjedését tekintve 80 százalékban Franciaországban fekszik. A hegylánc hossza a Földközi-tengertől az Atlanti-Oceánig körülbelül 400 kilométer. A Pyreneusok két csoportra tagolhatók. Az északi, az alacsonyabb, az úgynevezett Bas-Pyreneés és a magas déli rész a Haute-Pyreneés. A Bas-Pyreneés keleten Narbonne-nál kezdődik és a Carcassonne—Mirepoix—Pamières—St. Girons—St. Gaudens—Montreju—Bayonne—Lannemezan—Tarbes—Pau—Orthez—Peyrenorade—Biarritz-vonallal az Atlanti-Oceánig végződik. Alacsony dombvidék, állandó panorámával a Pyreneusokra, melynek itt-ott hóval és jéggel fedett csúcsai a napfényben kikandikálnak a hatalmas masszívumból. A Pyreneusok szebb része feltétlenül a Haute-Pyreneés, melyet a franciák igen ügyesen a „Route des Pyreneés” útvonallal szeltek át. Ez az útvonal tulajdonképpen nem más, mint egy védelmi vonalnak a stratégiai útja. A Pyreneu-

ELEGANCIÁBAN  
KVALITÁSBAN  
FELÜLMULHATATLAN

AZ

**AUSTRO-DAIMLER**  
**ADR**



GYÁRI FIÓK:  
BUDAPEST, VI.,  
LISZT FERENC-TÉR 9. SZÁM.  
TELEFON: 202—45, 205—72

sok ugyanis legmagasabb csúcsaikkal és gerincükkel a francia-spanyol határt alkotják. Ennek a vonalnak az összekötő párhuzamos főútja a „Route des Pyreneés”. A hossza, kivéve a nyugati alacsonyabb részt, amit meg nézni már nem fontos, 6—700 kilométerre tehető. Az autótúrista szempontjából legnagyobb hibája, hogy sehol sem merészkedik a magas csúcsok közelébe, hanem azok mögött marad egész hosszában. Az útba eső hágók tulajdonképpen nem mások, mint a Pyreneusok Kelet-Nyugat felé húzódó gerincéből északra kiágazó nyulványokon keresztül vezetők utak. Ez az oka azután annak is, hogy a hágók magassága, kivéve egy esetet (Tourmalet), nem haladja túl a 2000 métert. A fentebb említett ok miatt a panoráma szempontjából messze elmaradnak az Alpesei hegyi útjai mögött. A Pyreneusok legszebb és legmagasabb csúcsai, melyek nyáron át is fehérek és gletscherekkel vannak körülvéve, mind igen messze (30—40 km) esnek az autóval járható utaktól. Így a Luchon-Superbagnereéstől délre eső Maladetta (3312 m), a Pic D'Anéto (3404 m), a nyugatabbra eső Pic de Vignemal (3298 m), mind nagyon távol vannak a Route des Pyreneés től. Az a helyzet, ami például a Furkán, a Stülfser-Jochon, a Tonálában, a Lautareten, a Bernina-hágón és másutt előáll, hogy az autótúrista az örök hóval fedett csúcsokkal közvetlen közelségbe jut, a Pyreneusokban ma még teljesen kizártnak tekinthető.

Hátránya a pyreneusi hágóknak és általában az egész hegycsoportnak, hogy nagyon kopár. A vegetáció, dacára annak, hogy a tengerszín feletti magasság sokkal alacsonyabb, mint az Alpokban, sokkal hamarabb szűnik meg. A Pyreneusokban például vannak 1600—1700 méteren fekvő utak, ahol jobbra-balra mást, mint csenevész füvet nem látunk. A fenyő aránylag kevés. A lomblevelű fák nagyon magasra nyúlnak, de viszont ahol megszűnnek, ott megszűnik a fenyő is. A hágók külön érdekessége, hogy sehol sem látunk Hospizot, vagy egyéb Hotel, ami a tiroli és svájci, de általában az alpesi hágókat jellemzi és nekik egy bizonyos intim, meleg jelleget biztosít. Ha erről az oldalról figyeljük a pyreneusi hegyi átjárókat, úgy arra a konklúzióra jutunk, hogy azok, dacára sokkal kisebb magasságaiknak, sokkal vadabbak és elhagyatottabbak, mint az alpesi hágók, hol vad és fenséges tájak között, közel a 3000 méteres magasságokhoz, sohasem érezzük magunkat annyira elhagyatottnak, magunkra maradtaknak, mint a Pyreneusokban. Utamon megtörtént, hogy 25—30 kilométeren sem embert, sem állatot, sem házat nem láttam. A hágók tetején legfeljebb egy tábla áll, mely a hágó nevét és a magasságát jelzi, más semmi.

Az üdülőhelyek rendszerint nagyon lenn vannak. Ugylátszik, a franciák nem szeretik a nagy magasságo-

kat. Az egész Pyreneusokban csak két magaslati gyógyhely, illetve üdülőhely található. Az egyik Superbagnères (1900 m), mely a 630 méter magas fekvő Luchonból közelíthető meg fogaskerekűn, de, sajnos, autótúrista nincs, a másik a spanyol oldalon fekvő Panticosa, melynek magassága 1650 méter és legközelebb a spanyol Jacához fekszik. Ennek kitűnő autótúrista is van. A többi fürdőhely magassága mind az 1000 méteren alul marad. A Pyreneusok egyik főelőnye, ami különben általában Franciaországot jellemzi, az utak jószágában kerekesebb. Az utak kitűnőek. A völgyekben levő utak kivétel nélkül aszfalt vagy más bitumenmasszából készültek. Általában egészen simák és még esőben sem csúsznak. A Bas-Pyreneés nagy fővonalai egészen szélesek, míg a magasabb Haute-Pyreneésben keskenyebbek, de két kocsit csaknem mindenütt elfér. Azokon a hágókon, melyek francia-spanyol főátjárót képeznek, mint a Col de Puy-morens és a Col de Somport, az út a legmagasabb ponton is megfelelően széles, egészen kis emelkedési százalékokkal, azonban a Route des Pyreneésbe tartozó kisebb hágókon bizony az utak állapota a többi francia úthoz viszonyítva, még nagyon sok kívánnivalót hagy hátra. Néhol a hágó legmagasabb pontján, a legvadabb vidékeken is láttam kilométereken keresztül aszfaltutakat, néhol viszont a legkomiszabb törmeléken kellett átdolgozunk magunkat. A maximális emelkedések a kis hágókon bizony sok helyütt elérik a 17—18 százalékot is, sőt a legnagyobb Pyreneus-hágón, a 2114 méter magas Col de Tourmaleten az utolsó rövid darabon a 20 százalékot. Sajnos, a két nappal előtte esett 30—40 cm-es hó miatt a Toarmalet alján már a „Fermée” tábla ott állott és így kénytelen voltam kihagyni utamból és impresszióimat csak a feltűnően intelligens bask parasztnak bemondásai alapján megírni. A pyreneusi parasztnak egészen intelligens emberek. Az első szóra gondolkodás nélkül rávágják, mi az illető vonalon a maximális emelkedés és mindenütt a legpontosabb adatokat szolgáltatották az út állapotára vonatkozólag.

A Pyreneusok legtöbb hágója kelet-nyugati irányú, kivéve azokat, amelyek a Franciaországból Spanyolországba való átjutást teszik lehetővé. Ezek a Carcassone és Bourg-Madame közötti Col des Oasteillou (1714 m), az Ax-les-Thermes és Bourg-Madame közötti Col des Puy-morens (1915 m), a Pau-Jaca vonalon fekvő Col de Pourtalet (1792 m) és a legszebb francia-spanyol átjáró, az 1632 méteres magas Col de Somport, mely ugyancsak Jaca és a francia Oloron között épült. A Somporttól nyugatra épült és észak-déli irányt mutató alacsonyabb francia-spanyol átjárók, mint a Col de Ibaneta (1057 m), a Col de Velate (888 m), a Col de Maya (712 m), a 612



Magyarországi vezérképviselő:

**SCHEUER OSZKÁR** Budapest, VII. ker., Vörösmarty-utca 13. szám. Telefon: József 428—39

## a bőrruházat vezető világmárkája!

Kérje mindenütt a RALSON férfi-, női- és gyermekbőr kabátokat, köpenyeket, mellényeket, borsapkát és autóhaubét.

Nagy választék, legdivatosabb s legílmobabb kivitel.

Motorkerékpárosok! Vegyetek K A R N E R-mellényt!

A legcélszerűbb úgy a versenyeken, mint a túrákon.

Országúton,  
sebességi versenyeken,  
megbízhatósági túrautakon  
és szállítójárműben

**mindenütt legelső**

**helyen áll  
a**

**MÉRAY**



Kiállítási terem:

**Budapest, IV., Váci-u. 1-3**

**LODGE** -GYERTYA

**URALTA A VILÁGVERSENYEKET!**

**LODGE** -GYERTYÁT

HASZNÁLT A SCHNEIDER-TROPHY GYŐZTES ANGOL REPÜLŐ 575.539 KILOMÉTERES SEBESSÉGET ÉRVE EL!

**LODGE** -GYERTYA

**GYŐZÖTT!**

**MAGYAR TT**

250 kcm, 350 kcm, 500 kcm

**OSZTRÁK TT**

175 kcm, 250 kcm

**DÉLAFRIKAI TT**

175 kcm, 600 kcm

**BROOKLAND 200 MILES SIDECAR RACE**

600 kcm

**NÉMET TT**

250 kcm, 500 kcm, 1000 kcm

**FRANCIA GRAND PRIX**

250 kcm

**CSEHSZLOVÁK GRAND PRIX**

250 kcm, 350 kcm

**BELGA GRAND PRIX**

175 kcm, 250 kcm

**MAGYAR GRAND PRIX**

250 kcm, 500 kcm

**NÉMET GRAND PRIX**

250 kcm

**OSZTRÁK GRAND PRIX**

250 kcm, 500 kcm, 1000 kcm

**SVÉD TT**

250 kcm, 350 kcm

**ANGOL LIGHTWEIGHT TT**

**EZEK EREDMÉNYEK, AMELYEK BESZÉLNEK!**

**Vezérképviselő:**

**BIRÓ JENŐ**

BUDAPEST, VI. KER., LISZT FERENC-TÉR 2. SZ.

méter magas Col d'Ispegny és a Col d'Osquich (501 m) egészen jelentéktelenek. A Puymorens és a Somport a legszebb és legjobban kiépített átjáró, maximális 5—6 százalékos emelkedéssel és nagy sugarú fordulókkal.

Utamon Perpignannál kezdtem a Pyreneusokat. Ez a vidék, mely a francia Provence-al határos, teljesen szőlőtermelő. A szőlő nincs felfuttatva a karóra, mint nálunk, hanem bokor alakjában nő. Kilométerekre csak szőlőbokrát látunk. A falvakban éppen akkor volt a szüret ideje. A gépek útján a must kisajtolása után visszamaradt cefre egész hegyeket alkot és átható bűzzel tölti el az egész falut. Ezt a cefrét itt, mint később láttuk, a földek trágyázására használják. A Perpignan—Bourg Madame részen láttunk igen érdekes falvakat, köztük egyet, mely egy hegyes tűzhányóhegyszerű emelkedést borított be. Egy cukorsüvegalakú falu. Ilyet még soha életemben nem láttam. Sajnos, nem vehettem le, mert a világitása sehogysem volt megfelelő és órákba tellett volna, míg egyszer egy megfelelő pillanatot elcsíphettem volna. Az első hágó, melyet érintettem, a Col de la Perche

volt (1579 m). Tekintettel arra, hogy a tengerparttól jöttem, az emelkedés bizony 1579 méter volt. A túldalalon épült Bourg-Madametól 30 méternyire volt a spanyol határ. Délután 4-re értem be Bourg-Madameba vasárnap. Itt úgylátszik az a fő vasárnapi szórakozás, hogy az emberek átmennek sétálni Spanyolországba, a 300 méternyire fekvő Puigcerda városba. Minket is szó nélkül átengedtek. Bourg-Madame igen fontos hely. Aki Párisból akar Barcelonába, vagy Spanyolország más keleti partján levő városba menni, az mind itt megy keresztül. A Hotel de la Paix előtt, mely a falu egyetlen, de jó kis Hotelje, nagy tábla áll: Páris 850 km, Toulouse 180 km, Frontière d'Espagne 0.2 km. Most, hogy a barcelonai kiállítás nagy látogatottságot eredményezett, a forgalom itt is meglehetősen nagy. Két nagy „D” jelzésű pompás német Horch áll kocsink mellett a garageban, majd este egy Type Nürburg „Mercedes-Benz” is érkezett. Mindannyian berlini kereskedők, akik a barcelonai kiállításról jöttek haza.

Déván István.

(Folyt. köv.)

## Csak a vámok hatalmas redukciója és a luxusadó teljes eltörlése mentheti meg a magyar automobilizmust

**A tönk szélén áll minden, ami a motorral összefügg — Teljes pangásnak indult az autókerekedelem — Sorra bocsátják el alkalmazottaikat a képviselők — Sorra zárják be ajtaikat az autó- és motorkerékpárkereskedők — Redukció az egész vonalon — A javítóműhelyek munkanélkül állanak és ha az állam rövidesen nem látja át a helyzetet, meghal minden**

Rövid pár hónap előtt, még sokan azt mondták: „Itt a tisztulás ideje!” Tul sok a képviselő, tul sok a kereskedő, tul sok a javítóműhely! Lehet, hogy pillanatnyilag igazuk volt. Most itt a tisztulás, de jaj, vigyázzunk, hogy mindannyian rajta ne vesszünk. A mai helyzetnek el kellett jönnie, el kellett jönnie azért, hogy okuljunk, tanuljunk belőle. De most már elég. Ha a helyzet nem változik, rettenetes időknek nézünk elébe. Az egész automobilkereskedelem, az egész vele összefüggő ipar a szó szoros értelmében haldoklik. Az okok mélyrehatók. Egyrészt szorosan összefüggnek az ország nehéz gazdasági helyzetével és a bizonytalan politikai állapotokkal. Az államot óriási terhek nyomják. Tul sok az intellektuel elem. Tul sok ember van koncentráva Csonkamagyarországra, melynek javarésze, mondhatni, ellenszolgáltatás nélkül él az államból. Másrészt helytelen a vámpolitika. Nálunk még ma is azt hiszik, hogy az automobil, a motoros járómű luxus és mindenki, aki motorral, autóval rendelkezik, az már eo-ipso gazdag ember, annak adóját már eleve aszerint róják ki. Azt mindenki elfelejti, hogy az autó, a motor ma már nem luxus, hanem egy fontos közszükségleti cikk, a közlekedés és a kereskedelem legfontosabb eszköze és létünk egyik legnagyobb ütőere. Mennél több egy országban a motorikus járóművek száma, mennél több embernek van ma motorikus járóműve, annál gazdagabb, annál életképesebb, annál mozgékonyabb az ország. Ma rövidlátó politika az autónak luxusként kezelése és hatalmas vámokkal való távortartása az országtól. Nézzük mi történik körülöttünk? Ausztria és Csehország, dacára fejlett automobiliparának, amihez képest a mienk csak próbálkozás, eltörli a kontingentálást, Románia amúgy is jóval alacsonyabb vámtételeit leszállítja, Jugoszlávia pedig, melynek miniszterelnöke úgylátszik a legmodernebb és legmesszetekintőbb az összes között, el-

törli a vámokat. Autót akarok látni! mondotta. Mennél több autó van az országban, annál több embernek adok munkát, annál több ember jut kenyérhez és annál több a biztos adóalany, nem is szólva arról, hogy Isten ne adja, egy háború esetén micsoda óriási értékkel rendelkezem.

Mi a mai állapot? A vámok és az adók az automobilra és motorkerékpárokra oly magasak, hogy egy, a kereskedőtől megvett autó, melynek ára a luxusadóval együtt 11000 pengő volt, abban a pillanatban, amikor kivittem a kereskedő raktárából, már csak 7000 pengőt ér. A többi adó és vám, ami az államot illeti. Az árcsökkenés rettenetes. Ennek folyománya, hogy napról-napra kevesebb az az ember, aki automobil tudna venni. Elmondhatjuk, hogy az ország telítve van automobilisztikus szempontból. Szabad ennek bekövetkezni? Ugyanez a helyzet az üzemanyagoknál. Rettenetes az az összeg, amit az állam kincstári részesedés, vám, stb. révén beszed. Ehhez járul még a közlekedési adó és az az adótöbblet, amit az emberre kivetnek, mert autója van, akkor azután ne csodálkozzunk, ha lassan kivész az autótulajdonos, meghal a kereskedelem és vele együtt meghal a már igen szép fejlődésnek indult alkatrészes- és javítóipar. Az államnak meg kellene elégednie a közlekedési adóval és a kincstári részesedéssel, amit az üzemanyagnál bevesz, de le kellene minimumra szállítani az új kocsik adóját és teljesen el kellene törölni a luxusadót.

Ma egy fejlett automobilkereskedelem ezer és ezer embernek juttat kenyeret. Taglaljuk egy kissé. Ha olcsó lenne a kocsis és a motorkerékpár, mi történne? Több ember vásárolhatna. A képviselők nagyobb apparátussal dolgozhatnának, több alkalmazottat kellene tartaniok. Ügynökök, könyvelők, gépirőszemélyzet, nyelvtani ismeretekben gazdag emberek egész raja jutna újra álláshoz.

Növekedvén az autók száma, az ezrekre menő állás-nélküli soffőr újra megélhetéshez jutna. A javítóműhelyekben, ahol ma minden pang, újra megindulna a munka. Megtelnének a garageok, amelyek ma legtöbbszörre redukált üzemművel dolgoznak. A segédszemélyzet révén ismét az emberek százai jutnának megélhetéshez. Az oly szépen fejlődésnek indult precíziós műhelyek, melyek igyekeztek a külföldi pótalkatrészeket hazaival pótolni, mind nagyobb és nagyobb munkakörhöz jutnának és újabb száz és száz embernek adnának alkalmazást. Növekedne a forgalom, ezzel arányban a benzin- és olajfogyasztás és az állam, amit vesztené az elmaradt luxusadón és vámonkon, százszorosan visszanyerné a kincstári részesedését. A járóművek szaporulatával a hazai pneumatikáipar is erősebb lendületet venne. Gépészmérnökök egész raja jutna álláshoz. A járóművek szaporulatával emelkedne az állami bevétel a közlekedési adóban és jutna nagyobb összeg az utak kiépítésére, ami viszont ismét több és több hazai vállalatnak és magyar munkásnak adna kenyeret.

Mi a vámpok magas voltának oka? Jelszó, védeni a magyar ipart! Nézzük, mit védünk. Ma 4 autógyárunk van. Ezek között legelső helyen áll nézetünk szerint a MAVAG. Ez az egyedüli gyár, mely a külföldhöz úgy kvalitásban, mint kvantitásban egyenrangút produkál. Teljes mértékben aláírjuk, hogy vámvédelem alá kerüljön. A többi gyár védelemre nem tarthat számot. A Magyar Általános Gépgyár nem gyárt magyar autót. Egy Magosix több, mint 60 százalékban a külföldön készül. Emellett olyan drága, hogy azért a pénzért, nem is szólva arról, hogyha eltörölnék a vámpok és luxusadót, csaknem két külföldi kocsi lehetne kapni. A Weisz Manfréd-gyár a kísérletezés stádiumában van. Ma még effektív ráfizet minden kocsijára. Egy gyár, amelynek nincs még bemu-

tató helyisége sem, amiről azt sem tudja az ember, mi a kocsik ára, amelynek típusairól még eddig nyilvános szakleírást sem láttunk, az szerintünk még nincs. A győri vagongyár csak teherkocsit gyárt, tehát szintén elesik a személykocsi kritériumától. A Magyar Általános Gépgyár, mint olvassuk, szünőfélben van. A finanszírozó Hitelbank megunta a ráfizetést és átadta a fegyvergyárnak. Frommerék csak úgy hajlandók tovább vinni az üzemet, ha az államtól 1 millió pengő szubvenciót kapnak és kilátásba helyezik a vámpok újabb emelését. Hát reméljük, az állam nem fogja hagyni magát megfejteni és reméljük, így a MÁG, mely ma már alig dolgozik számbavehető munkáslétszámmal, magától meg fog szűnni.

Nem vádolhatjuk meg magunkat, van bennünk még hazaszeretet, sőt talán több, mint kellene. Mért nem emeljük fel szavunkat a gumigyár ellen? Mert a gumigyár produkál és produktuma nem hogy nem drágább, mint a külföldi, hanem határozottan még olcsóbb, amellyel jó vezetés alatt állván, a gyártmányok állandóan javulnak. Azt azonban, hogy nem létező magyar autógyár miatt szisztematikusan megfojtsák a magyar autóbizalmust, azt mi sem nézhetjük ölbetett kezekkel. Apellálunk a honvédelmi miniszter úrhoz és mindazokhoz, akik szívükön viselik az ország sorsát, vegyék revízió alá az autóbizalmat, tegyék megfontolás tárgyává, hogy mi a racionálisabb.

Lehet, hogy Magyarországon, a Motalko, elnemoltható hátsó számlámpa és hasonló kinövések hazájában talán a vámpok újabb emelése, a nem létező magyar személyautóipar további hő pártolása lesz a fontos és ugyanakkor ezek vesztik el kenyerüket és lesznek öngyilkosokká és a magyar autóbizalmust, ami körülöttünk mindenütt virágozik, nálunk végöráit éli.

## FIGYELMEZTETEM ÖNT



szerezze fel autóját azonnal

## HUNNIA-számlámpa világítószerezettel

mert 1930 január 1-től tilos a számlámpát soffőrülésből eloltani.

A HUNNIA-világítószerezettel a soffőrülésből állandóan ellenőrizhető, hogy ég-e a számlámpa.

Kívánságra prospektust küld

# SZILÁRD BÉLA

VI., Nagymező-utca 15. sz.  
Telefon: Aut. 253-34-35-36

## Intervjú Citroennél

A háború utáni években az automobil elvesztette luxusjelentőségét és lassan, de biztosan közszükségleti cikké válik. (Csak nálunk Magyarországon luxus az automobil. A szerk.) Az öreg Európában kialakult a széria-gyártás szisztémája és egyideig úgy látszott, hogy Citroen, Renault, Fiat stb. elegendők lesznek az európai szükséglet kielégítésére. Az amerikai autógyárak azonban erősen túlhaladták az amerikai szükségletet és rávetették magukat az európai piacra. Mint ahogy előre látható volt, Franciaországban, illetve Párisban volt a harctér centruma. A kisebb, automobilgyártással nem rendelkező országokban az amerikaiak a külsőre luxussal kiállított kocsijaikkal rövidesen vezetőszerzethez jutottak, de tudták, hogy az igazi győzelem az olasz és a francia gyárak meggyengítése volna. A német piac elleni ostrom éppen a német piac fellendülése idejében történt, így tehát nem vezetett különösebb eredményhez. Az első nagy roham Páris, illetve Milánó ellen 1923-ban jött. A General Motors, a Chrysler és a Studebaker már ekkor is nagy üzleteket tartottak fenn a Champs-Élyséesen és innen készültek Európa meghódítására.

Az első három esztendő a sikertelenség jegyében mult el. A franciák snobnak tartották az amerikai kocsik tulajdonosait. Ennek oka az volt, hogy akkor még nem ismerték el az amerikai autók nagyszerű tulajdonságait és tekintettel a nagyobb benzinfogyasztásra, lehetetlennek találták a takarékos franciák, hogy az amerikai gyárak az európai piacokon sikert arassanak. (Azóta sok idő telt el és bizony sok helyütt már azóta ki is ábrándultak az amerikai kocsikból. Természetesen kivételek mindig vannak! A szerk.) Az amerikai módszer abban állt, hogy a kis gyárakat agyon kell ütni, a nagyokat, akik jó kocsikat gyártanak, meg kell venni és végül azok, akik rossz kocsit hoznak a piacra, maguktól megszűnnek. Amerika 6 év után elég erősen megvetette lábát az európai piacon és ma már stabilan csak azok az európai gyárak állanak, autonómiájukat megőrizve, akik ugyanolyan fegyverekkel harcolnak, mint az amerikaiak. Ezek között első helyen áll André Citroen. Abban a reményben, hogy az Automobil-Motorsport olvasóit érdekelni fogja, miképpen vélekednek az európai helyzetről a Citroen-gyár vezetői, a közelmúlt napok egyikén felkerestem a gyárat. André Citroen nem volt Párisban és helyette egyik igazgatója, Monsieur Hugue fogadott, ki fel lévén hatalmazva, kérdéseimre a gyár nevében válaszolt:

„Nem elég jó és olcsó kocsit gyártani — kezdte Monsieur Hugue —, az embereknek és mindazoknak, akik vevők lesznek, tudni is kell azt, hogy mi jó kocsikat gyártunk. Reklám, reklám és reklám. Az Eiffel-torony esténkénti kivilágítása csekély 30.000 frankjába kerül a gyárnak, de az nézetem szerint megéri és nagyban elősegítette azt, hogy ma a Citroen Franciaországban fogadjon. A gyárban két nagy főosztály foglalkozik a reklámmal. Az egyik Franciaország, a másik mindazon országok reklámügyeit intézi, ahol Citroen-képviselőt van, vagy lesz. Számunkra a világ négy részre oszlik: Európa, Ázsia, Afrika és Amerika. André Citroen óriási pénz-

ket költ el reklámra. Hetenként egyszer minden lap utolsó oldala Citroené. Ez az oldal új típusainkkal, üzemenk híreivel és jó tanácsokkal látja el a Citroen-tulajdonosokat. Ezenkívül a francia utak jelzőtábláinak háromnegyed részét Citroen állította fel. A fentiekben kívül plakátok, fényreklámok, postán küldött és repülőgépekről ledobott röpcédulák, levelek és prospektusok tudatják a nagyvilággal, hogy élünk és dolgozunk. Ma Angliától a koreai félszigetig mindenütt talál Citroent és mindenütt olvashatja azt a nevet, hogy Citroen. Ez a reklámozástalunk hivatása, amely kitűnően végzi hivatását. (A reklámhoz azonban nézetünk szerint mégsem ért egészen, mert a magyar szaklapokban nem igen hirdet. A szerk.) Külön osztályunk foglalkozik annak megállapításával, hogy mely reklámok érik el a legjobb hatást. A múltévi kísérletek szerint például csak a függőleges helyzetben elhelyezett klisék hatnak igazán, a széles plakátok nem felelnek meg az emberek esztétikai ízlésének.

Az európai autótörzstök? Véleményem, hogy a franciaországi Delahaye, Chenard és Rosengart érdekösség az egyedüli út, hogy az amerikai gyárak ellen felvehessük a küzdelmet. Ezt mutatják a németországi fuziók is. Exportunk? Igen nagy! Ma a Citroen-gyár nemcsak a francia gyarmatokra, hanem Délamerikába is exportál. A braziliaiak például nagyon szeretik az európai kocsit. Az északafrikai francia gyarmatokon az amerikai kocsit behozatala vámmentes. Ennek dacára, ma sokkal több ott a francia kocsit, mint az amerikai. Casablancában havonta 1000 kocsit ad el a Citroen-képviselő. Arra a kérdésemre, hogy mért olyan kevés ma Magyarországon a Citroen, Monsieur Hugue röviden és velősen felelt. Mert rossz a magyar képviselő reklámozástalja. Magyarországon nem tudják mi a Citroen, mert ha tudnák, úgy vásárolnák.

Az amerikai gyárak nagyon jól dolgoznak. Főelőnyük a Service Stationok felállítása. Ez a legjobb propaganda. Minden képviselőnek rendelkezni-e kell egy jó Service-el, ahol a feleket minden tekintetben pontosan kiszolgálják. A Service legfontosabb része a jó javítóműhely. Minden kocsit tulajdonosának a saját Service-be kell vinni a kocsiját. Ezúttal eléri a gyár, illetve a képviselő, hogy az esetleges hibákat a konkurrenciára nem kürtöli világgá, mielőtt azokat a gyár, illetve a képviselő orvosolta volna. Nemcsak eladni kell tudni, a művészet csak azután kezdődik, meg is kell tartani a vevőt és állandó nexusban kell vele maradni.

Mi a jövő ideális kocsija? Nyolc henger, elsőkerék-meghajtás és négy szabadonforgó kerék. A távol jövőben talán majd a Diesel-motor. Mikor fog kihozni a Citroen-gyár egy 8 hengerest? Egyelőre szó sem lehet róla. Addig, amíg az adókvetésnél a hengerek száma is szóba jön, addig a 8 hengerről beszélni sem lehet. Ugyanígy állunk a luxuskocsival. Minekünk nem az a célunk, hogy luxuskocsit gyártunk, hanem az, hogy lehetővé tegyük azt, hogy minden embernek lehessen egy Citroenje. Az érdekes beszélgetés ezzel véget ért. Ezeket mondották Európa egyik legnagyobb gyárában, ahol a munkások ezrei dolgoznak hatalmas gyárpépületekben és ahol nemsokrára napi 1000 kocsit lesz a produktom. J. Breyer.

**AUTÓPNEU  
MOTORPNEU  
LÉGMÉRÉS GUMMIK**



Vezérképviselőt:

**VIASZ TESTVÉREK**  
Budapest, VI., Jókai-utca 3

Telefon: 117-42

# Mercedes-Benz Service

## Hogy szolgálja ki a budapesti képviselői vevőit?

A minap bennjártam egy budapesti kereskedőnél. Nyugodtan beszélgettünk. Kisvártatva beállít a cég egy régi vevője és melegen érdeklődik kilométer-órája hogylétéről. A kalendáriumban péntek volt bejegyezve. „Sajnos kérem, még nincs kész a kilométeróra. Nagyon sok munkája van a mechanikusnak és csak kedden lesz kész az óra.” „De kérem, hiszen szerdán hoztam el és ma péntek van.” A vége az lett, hogy a bennfentes vásárló az üvegszekrényben megpillantotta óráját, amelyről kiderült, hogy még munkába sem adták. Hát kérem ez az, amit nem lehet! Ez az, amiről a német lapok néha hasáboakat írnak és az amerikaiak egész könyveket adnak ki. Ez az, amit úgy hívnak, hogy a „Vevővel való bánásmód!”

A legtöbb cég, sajnos, ez így van Budapesten, csak elad. Eladja az autót, eladja a motocyklist és azután kész. Jönnek a garanciamunkák, amit egyszerűen letagadnak és 100 közül 30 esetben egy-két hónap múlva a vevő az eladóban és viszont, már ellenséget lát, akivel lassan megszakad az összeköttetés és a vevő igyekszik megvett kocsiától lehetőleg gyorsan, ha veszteség árán is, szabadulni, mert „Isten ments a képviselőtől!” és a velük való további összeköttetéstől. És azután sokan panaszkodnak, hogy nincs üzlet.

Nem az a fontos kérem, eladni, hanem a vevőt, akit megszereztünk, pontosan tovább is kiszolgálni és megtartani. Ez legyen a képviselőtek jelszava. Vegyenek példát a német alaposággal berendezett Mercedes-Benz-képviselőtől, mely ezúttal is példáját adta, miként kell bánni és eljárni a vevővel. Ez a rendszer azután lehetővé teszi, hogy egy Mercedes-Benz-vevő örökös Mercedes-Benz-vevő lesz, szinte összenő a képviselővel és amikor új vételről van szó, vagy arról, hogy mit ajánl egy barátjának, akkor nem is lehet másról szó, mint Mercedes-Benzről.

A budapesti Mercedes-Benz egy igen szép karácsonyi és újévi ajándékkal lepte meg vevőit, illetve a Mercedes-Benz-kocsitulajdonosokat. A közelmúltban levél ment az összes Mercedes-Benz-tulajdonosnak, mely arról értesíti őket, hogy Budapestről elindult három Service kocsik és a december-január hó folyamán minden vidéki tulajdonost meg fog látogatni. A három kocsik egyike a Tiszántúlra, a másik

a Duna—Tisza közé, a harmadik a Dunántúlra indult. Nemcsak az új Mercedes-Benz-tulajdonosokat látogatják meg, hanem a régi Benz és Mercedes-kocsikat is felkeresik. A kocsikat teljesen díjtalanul átnézik, mindent töviről-hegyire átvizsgálják, konstatálják a fennálló hibákat, amit lehet, eliminálnak, amit nem képesek a magukkal vitt műszerekkel és szerszámokkal megjavítani, azt beutalják a budapesti főjavítóműhelybe. Az átnézéssel kapcsolatban az összes kocsikat átvizsgálják, hogy a Motalkoval szemben nem voltak-e bajok és ha voltak, igyekeznek azokat megszüntetni. Hogy ez mit jelent, azt úgy hiszem, nem kell külön megmagyarázni. Ez egyértelmű a legpontosabb kiszolgálással, amit egy képviselő megtehet. Ez egy Mercedes-Benz-tradíció.

Ezt a tradíciót látjuk mindenütt. Nemcsak Budapesten, hanem mindenütt, ahol Mercedes-Benz-kocsik róják kilométerjeiket az országúton. Ez a legtokéletesebb „Service”, amit a gyár vevőivel szemben nyújthat. De újabban nemcsak a magánvevőket szolgálja ki a gyár a legmesszebbmenő udvariassággal, hanem bevezette, hogy minden sebességi versenyen, túraúton, hegyiversenyen, csillagtúrán megjelenik, ahol a startolók között Mercedes-Benz-versenyzőt lát. Ezt csak az tudja megmagyarázni, aki maga is versenyzett. Képzeljék el olvasóink, amikor az ember elhagyatva mindenkitől küzd messze-messze a lakott helyektől és egy oldalútnál ott áll a Mercedes-Benz Service, mely megkérdi, hogy rendben van-e mindene. A gyár egy kiadott jelentése szerint a lefolyt év versenyein számtalanszor adódott helyzet, hogy a Service kocsi a lehető legjobbkor érkezett és mentette meg a „kiállástól” a Mercedes-Benz versenyzőit, akit amatőr létére nem ismerte fel azonnal a bajt és már arra gondolt, hogy a versenyt feladja.

Üdvözljük a Mercedes-Benz-képviselőt a három Service kocsik útbaindításakor és kívánjuk nekik, hogy koronázza teljes siker a munkájukat. A többi képviselőnek pedig álljon példa gyanánt a Mercedes-Benz akciója, álljon követendő példa gyanánt a jövőre. Ha minden képviselő úgy törődne a vevőivel, akkor megkétszereződne a mai autóstállomány; mert emelkedne a bizalom és nyomában a vásárlási kedv.

**AZ ŐN AUTÓJA  
CSAK**

# MERCEDES-BENZ

BEMUTATÓ-HELYISÉG:

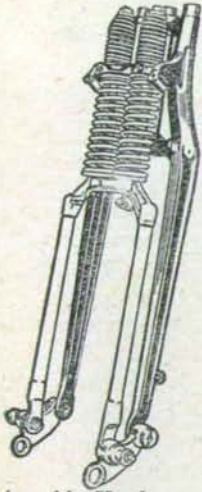
LEHET!

**MERCEDES-BENZ AUTOMOBIL R.-T. BUDAPEST, IV., VÁCI-UTCA 24. SZ.**

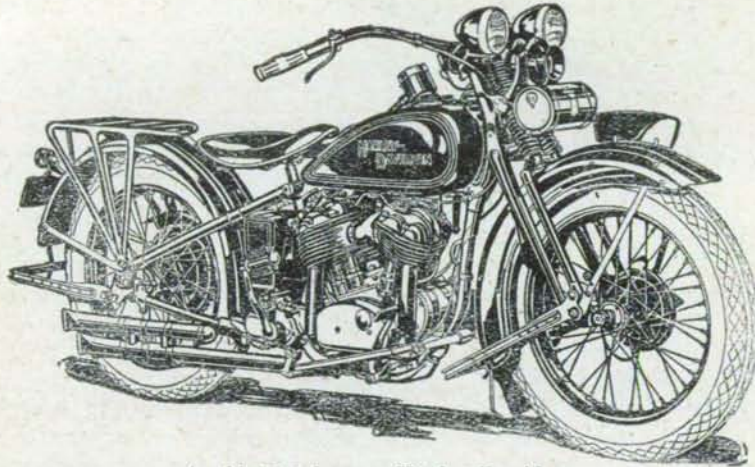
## Az 1930. évi teljesen új modellű HARLEY-DAVIDSON motorkerékpárok

Elég hosszú várakozás után, a Harley-Davidson-motorosok nagy öröme a gyár kihozta új, teljesen megváltozott, nagy kéthengeres 1200 *kcm-es* modeljét, olyan zseniális változtatásokkal, melyek az eddig is kiválóan megbízhatónak ismert gyártmányt egészen közel hozzák a tökéletes motorkerékpár fogalmához.

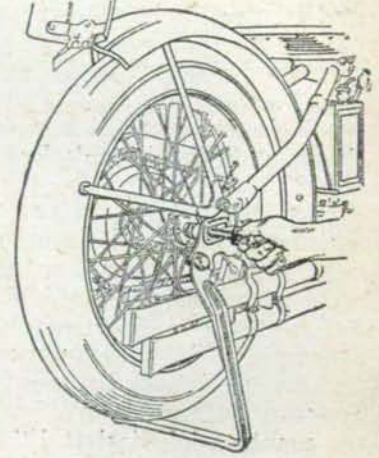
csak kevés embernek lehetséges, nem gondolva csupán luxus célokra, hanem még üzleti elfoglaltsághoz is kevés esetben van meg a reális alapja, hogy akár egy egész kis autó honi költségeit fedezni lehessen. Ennek a szomorú megállapítása után természetesen rendszerint jött ismét a gondolkodás, hogy mit vegyek? A motorkerékpár tartása



Az új Harley-villa, kovácsolt-acél oldalrészekkel.



Az új 1200 *kcm-es* Harley-Davidson.



Csak egyetlen anya meglazítása és a tengely kihúzása szükséges a hátsókerék kivételéhez.

Cserélhető kerekek, „Ricardo” levehető hengerfejek, speciális ötvözetű fémdugattyúk, alacsony építésű váz, nagyméretű ballon-gumik, minden keréken expanziós fék, duplarollnis láncok, stb., stb.,

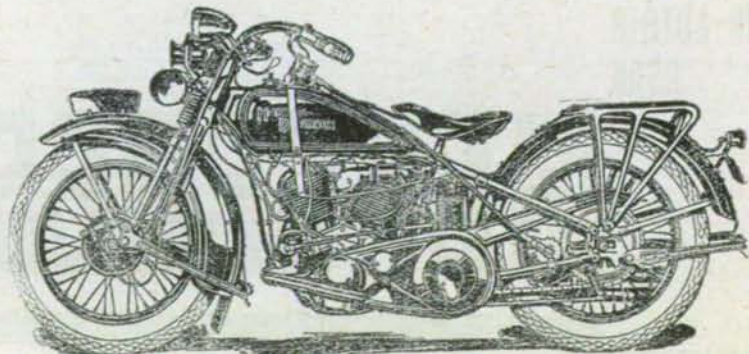
a fontosabb változtatások, melyekből csak az egymásközt cserélhető patent kerekeket kiemelve, ami egymagában is olyan előnyt és kényelmet jelent, hogy gondolkodóba esik az ember vételi elhatározásában.

Autó vagy motorkerékpár? Bizony el kell ismernünk, hogy az autó vétele iránti hajlandóság az eddigi kényelmetlenségeket okozó motorkerékpárszerkezetek miatt az utóbbi időkben előtérbe nyomult, sajnos, azonban a nyomasztó gazdasági viszonyok a vétel megajtése előtt számításra készítetnek, amelynek eredménye az, hogy autót tartani ma csonka országunkban bizony

lényegesen olcsóbb, mint az autóé, azonban vannak kényelmet szerető emberek, akik a motorvásárlással nem bírnának a szerelői iparba bekapcsolódni, bármennyire is hasznosnak tartják egyes komoly intézőkörök az ipari pályákat, a motorkerékpárok pedig túlnyomórészt úgy voltak ezideig ismerve, hogy vezetőjének feltétlen a szereléshez is kell értenie, ha csak nem akar egy kellemesnek indult kirándulásról szomorú emlékekkel vonaton hazatérni. Ennek az okoskodásnak, el kell ismerni, volt is valami alapja, mert dacára az angol gyárak elismert modern konstrukciós elveinek, mégis volt egy óriási hátránya a legelismertebben jó motorkerékpárnak is az autókkal szemben, még pedig a kerekek körülményes és szerelői munkát igénylő hozzáférhetősége. Egy-két angol gyár kivételével, az összes angol és amerikai gyárak mereven elzárkóztak a kerekek egyszerű, patent szerelésének megoldása elől, talán nem is a szerkezeti megoldás nehézsége miatt,



Az új Harley-Davidson motorkerékpárok beépített kormány-szorítója.



Az új 1200 *kcm-es* Harley-Davidson a porlasztó felől nézve.



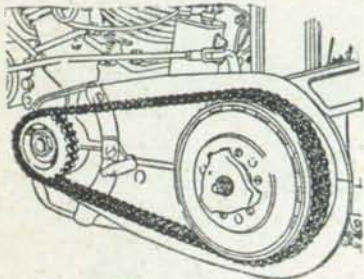
hanem feltehető, hogy üzleti politikából, amit esetleg mint szenzációs újítást a jövőbeni lanyhább üzletmenet esetére tartogattak.

Télen kékre fagyott ujjakkal láncot le- és felszerelni, fékhuzalokat és vonórudakat oldani, gumit leszerelni, ragasztani, felszerelni, ezek olyan követelmények voltak, amelyekről a kényelmet csak némiképpen szerető egyén még csak hallani sem szeretett.

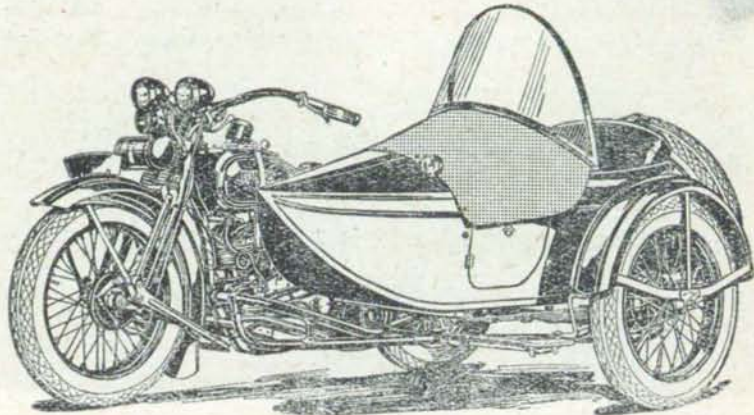
Ahelyett, hogy ezúttal egy sablónos, úgynevezett „új típus ismertetést” adnánk, nézzük, mennyiben sikerült a híres amerikai Harley-gyár konstruktőrjeinek 1930. évi modelljüknél a kényelem, veszélytelen üzem és megbízhatóság fogyatékoságait, amelyek a motorkerékpárokat

eset. Kényelmet jelent a tökéletes villamos gyújtó- és világítóberendezés is. Az akkumulátort töltő generátor töltőárama a fogyasztásnak megfelelően automatikusan állítódik, megóva az akkumulátort a túlkisítés, illetve túltöltés által előidézett defektusoktól és a tulajdonost ezeknek a defektusoknak sokszor igen költséges megjavíttatásától.

Áttérve a veszélytelen, biztos üzemmel összefüggő konstrukciós részletekre, ismét csak csodálkozással vegyes örömmel áll meg a hozzáértő. Az eddigi fékek helyét teljesen új, a régivel hatékonyságban össze sem hasonlítható fékberendezés foglalta el, lehetővé téve a nagy sebesség és nagy súly ellenére a legrövidebb fékutat.



A sebességváltót a motor főtengegyével kettős fogaskereken futó dupla lánc köti össze.



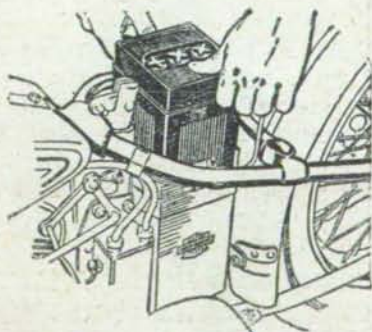
Az 1930-as 1200 kcm-es Harley-Davidson kombináció.

általában jellemezték, kiküszöbölni, illetve megszüntetni. Menjünk tehát sorra az említett tényezőknél, egyenként megfigyelve és értékelve az újításokat.

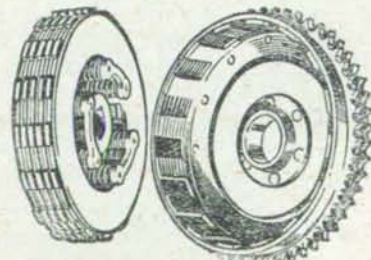
A kényelem fokozása érdekében kifejtett konstrukciós tevékenység legfontosabbikáról, a cserélhető kerekekről már szóltunk. Az 1930-as Harley-eknél ez már véglegesen megoldott probléma.

A nagy amerikai autóhoz hasonlóan rugózott hatalmas oldalkocsi, a világon ma legjobbnak elismert vázcső-rugós Messinger-nyereg, az eddig is tökéletesen rugózott villa, a 27x4 méretű hatalmas ballongumiabroncszás olyan kényelmet nyújtanak, amit bizony nem lehet egy leírásból megismerni. De a kényelem növekedését jelenti az a több apróbb konstrukciós detail is, ami ezt a híres amerikai motorkerékpárt egészen közel hozza egy komoly luxusautomobilhoz. Itt van pl. a kormányfejbe gyárilag beépített lakat, ami által az első kerék a motor hossztengegyéhez viszonyítva, bizonyos szög alatt rögzíthető, miáltal a motorkerékpár ellopása — az egy társzékéren való elszállítás esetét kivéve — teljességgel kizárt

„A legjobb fékekkel érhetjük el a legnagyobb sebességeket” — mondotta egy híres autós és aki valaha tett hosszabb utat gépjárművön, tudja csak kellőképpen értékelni ennek a bölcs mondásnak igazságát. A Harley-konstruktőrök, akik maguk is motorosok, úgylátszik, igen jól ismerték ezt a tételt, mert az új 1930. évi típusok éppen a fékkonstrukció terén iskolapéldául szolgálhatnak nagyon sok motorkerékpárgyár konstruktőrjének. Az első és hátsó keréken elhelyezett igen nagyra méretezett belső expanziós fékek szolgálnak magának a motorkerékpárnak fékezésére, míg az oldalkocsi keréknek külön fékét a lábfékkel kapcsolt huzal azzal egyidejűleg működteti. Ez a hármas fékberendezés azt jelenti a motorkerékpárnál, amit a négykerékű az automobilnál. Gyakorlott oldalkocsivezetők, akik szeretik a simán és gyorsan vett kanyarokat, különösen fogják méltányolni tudni a Harley-gépek új fékberendezését. Mint a biztonság egyik fontos tényezőjét kell kiemelnünk a beépített (csekély felárért szállítható) kormányzorítót, mely a rossz út és magas sebességek esetén gyakran jelentkező kormány-oldallengé-



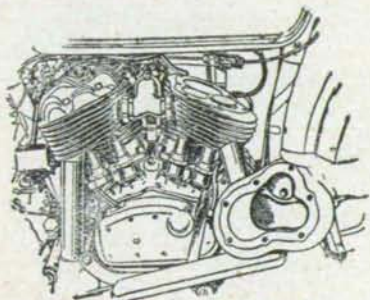
Az 1930-as Harley-Davidson modellek könnyen kivethető és beszerelhető akkumulátora.



Az új lényegesen nagyobb lemezekkel bíró kuplung, a 6 darab nyomórugóval.

seket hivatott kiküszöbölni. Bár ez a jelenség a Harley-gépeknél hosszú kormányuk miatt veszélyt eddig sem jelentett, az új kormányozó nemcsak mint biztonsági, hanem mint kényelmi vívmány is — tekintve, hogy lehetővé teszi a kormány lazább fogását és ezáltal nem fárasztja a karokat — örömmel üdvözölhető. Végül a biztonság és annak jóleső érzetének keltéséhez nagy mértékben hozzájárul a már említett, masszív, nehézépitésű oldal-kocsi, amellyel a feléje eső kanyarok vétele lépéstempótól a 60 km-es és sokszor azon felüli sebességig, egyáltalában nem okoz nehézséget.

Az éjjeli túrák és utazások alkalmával teljes biztonságot nyújt a ma motorkerékpárokban található legteljesebb kettős-fényszórós világítóberendezés, kétszálás országúti és ködfényt s külön városi fényt vető izzókkal.

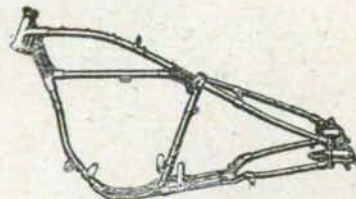


Az új állószelepes Harley-Davidson motorja. A képen jól látható a könnyen levehető Ricardo-féle hengerfej.

Itt van végül a megbízhatóság, a motorkerékpárok leghosszabb időn át volt Achilles-sarka. Hány szép túra végződött váztorréssel, vagy motordefekttel, csak a jó Isten tudná megmondani? Az 1930-as Harley-gépeknél, amennyire ez emberileg lehetséges volt, a motorikus- és vázdefektek teljesen kiküszöböltettek. Kezdjük a motornál. Az új Harley-Davidson motorja egy ultramodern V-alakú, állószelepes, kéthengeres, a legkedvezőbb teljesítményt biztosító Ricardo-féle hengerfejekkel, amelyek néhány csavar megoldása után könnyen leszerelhetők, szabaddá téve csiszolás céljából a szelepeket és kikormozás számára a robbanótereket. A szelepek tökéletesen tokozottak, az olajjal összekeveredő és csiszolóanyagokat alkotó por stb. Így nem koptathatja ki a szelepvezetékeket, a motor nem kap rövid használat után már úgynevezett „hamis” levegőt, ami megnehezíti a beindulást és csökkenti a teljesítményt. Az olajozás hasonló az 1929. évi típusokéhoz. Racionális és üzembiztos. A gázadagolás növekedtével automatikusan növekszik az adagolt olajmennyiség is. Az olajszivattyú tokozott, kiverődés, bepiszkolás nem fordul elő. Magát a motort, illetve teljesítményét külön méltatni nem szükséges. Aki vezetett Harleyt, az tudja, hogy amit erőben, sebességben, nyugodt járásban és elaszticitásban egy erős kéthengerestől kívánni lehet, azt a Harley-motor mind nyújtotta. Az új motor pedig a réginél közel 20 százalékkal nagyobb teljesítményű. A hatalmas erőfölösleg egyszersmind az üzembiztonság egyik főtényezője is, hiszen az erős motor a gyakorlatban jóformán soha sincsen teljesen kihasználva és éppen ez a gazdaságos kímélés az, ami az üzembiztonság és a hosszú élettartam garانتálója.

A sebességváltó maradt a régi, bevált háromsebességű, melynél nem fogaskerekek eltolásával történik a váltás, hanem körmöskapcsolókkal. Szinte végtelen élet-

tartam és zajtalan működtetés jellemzik ezt a rendszert. Mint régen, úgy most is csak akkor lehet váltani, ha a kupplungot előbb kiemelték. Így tehát a kezdő sem okozhat kárt új gépében, azáltal, hogy esetleg elfelejtve ki-kupplungozni, be akarná váltani valamelyik sebességfokozatot. Oldalakat lehetne írni az új villáról, a legerősebb-ről, melyet eddig motorkerékpárokban láttunk. Kovácsolt acél oldalrészek adják ennek a villának azt a szükséges nagymérvű masszivitást, amit a rossz utakon nagy sebességgel való haladás és a hatékony első fékkel való fékezés folytán fellépő hatalmas nyomtér megkíván. A Harley-vázak elpusztíthatatlansága közismert és mindent megmondtunk, ha megmondtuk, hogy az 1930. évi modellek váza még erősebb, mint az eddigié. Különös figyelmet érdemel a motor főtengelyét a sebességváltóval ösz-



Az új Harley-Davidson rendkívül erős váza.

szekítő kettős lánc, mely hosszú és defektmentes üzemet biztosít. A láncok kenéséről a motor maga gondoskodik, menetközben automatikusan végezve ezt a funkciót. A kupplung is változott. Méreztetése erősebb lett, működése pedig, tekintve a többrúgós megoldást, könnyebb. Némileg másalakú benzin-, illetve olajtank, víz- és piszokmentesen acélburkolatba rejtett gyújtókereszek, más felerősítésű, könnyen kiemelhető gyújtó-világító akkumulátor alkotja a további újításokat, melyek hiánytalan felsorolása azonban túlnőne e cikk keretein. Az 1929. évről jólismert többi modell, az ideális közepsúlyú sidecar és solo 750 kcm-es kéthengeres, az 1200 kcm-eshez hasonló kivitelben, továbbá az egyhengeres, 500 és 350 kcm-es gépek álló- és függőszelepes kivitelben 1930-ra is szállíthatók, a fentebb felsorolt újítások, illetve változtatások mindegyik típusnál megtalálhatók. Az összes modellek szállíthatók egyébként mint sporttípusok, magas dugattyúval is.

Ezt a rövid összefoglaló ismertetést elolvasva, minden motorkerékpárvásárló tudatára ébredhet annak, hogy a Harley-Davidson-gépek legújabb típusai messze felette állanak konstrukcióban és kiállításban az átlagos jó motorkerékpárnak. Itt egy minden ízében teljesen modern, sikerült és kiforrott konstrukcióról van szó, amely hosszú évek tapasztalatban gazdag eredményei után, nem mint az egyik napról a másikra kihozott szenzációs újdonság, hanem mint egy sokszorosan, a legnehezebb viszonyok között, a földgömb minden részén kipróbált, bevált és elismert gyártmánynak korszerű újításokkal ellátott modellje lép piacra.

A magyarországi Harley-Davidson vezérképviselőt (Majláth Mihály, Gróf Zichy Jenő-utca 12.) árajánlattal szívesen áll rendelkezésre, ugyanott megtekinthetők a napokban érkező új modellek, melyekkel kívánatra próbaút is tehető.

## Fokozott gondot igényel az automobil téli karbantartása

Nem okoz kellemetlenséget a legszigorúbb hideg sem, ha megtesszük a szükséges óvintézkedéseket — Hogyan indul be könnyen a motor? — Hűtővízbefagyás és annak megakadályozása — Az alkatrészkereskedelem a legkülönbözőbb készülékeket hozza forgalomba az automobil téli üzembentartásának megkönnyítésére

Még mindig túlsúlyban van azoknak az automobilistáknak a száma, akik a téli évszakot mint valami retteget rémet emlegetik. Hűtővízbefagyás, megindulni nem akaró motor, csúszós utak, sötétség, köd, ezek azok a tényezők, amelyek — mondhatjuk, hogy jogosan, — kellemetlen érzéseket keltenek az automobiltulajdonosokban. Minthogy — sajnos, — az időjárás szabályozása még mindig nem áll módunkban, nincsen más megoldás, mint alkalmazkodni hozzá. Igen nagy ma már azoknak az apróbb készülékeknek és felszerelési cikkeknek a száma, amelyek a téli automobilozás kellemetlenségeit enyhítik, de csodálatosképpen nálunk Magyarországon ezek nem igen verték gyökeret. Valószínű ugyanis, hogy nagy részüket autósaink egyáltalában nem ismerik és így talán ez volna elfogadható oka kis kelendőségüknek. Cikkünk keretében képekkel illusztrálva megemlékezünk egynéhány ilyen felszerelési cikkről, amelyek alacsony beszerzési költség mellett igen hasznos szolgáltatásokat tesznek.

A hideg, a sötétség és a nedvesség. Ezek a téli automobilozás legnagyobb ellenségei. Ezek idézik elő mindazt a sok kellemetlenséget, költséget és bosszúságot, amelyet kisebb-nagyobb mértékben már minden autótulajdonos ismer. Már reggel kezdődik a dolog, amikor az éjjel folyamán kihűlt motor semmi áron sem akar megindulni. Ott áll a drága pénzen vásárolt autó és bizony már megesett, hogy a boldogtalan tulajdonos nem lévén képes életet lehelni belé, nélküle volt kénytelen elmenni. Nem így a körültekintő automobilista, aki ügyel arra, hogy még a hideg beállta előtt rendbehozza motorját és így veszi elejét a későbbi kellemetlenségeknek. Kikapott szelepvezetékek, tömítetlen szívóvezetékek stb. által beszívott ü. n. „hamis“ levegő, rosszul beállított üresjárati porlasztófűvőka, mindez nyáron, melegben, amikor a porlasztást nem nehezíti a hideg levegő, az indításnál fel sem tűnik. Télen ez okok közül bármelyik elegendő lehet ahhoz, hogy a motor csak nehezen, adott esetben egyáltalában ne legyen beindítható. Nagy szerepet játszik a mágnes állapota is, mely csak akkor képes alacsony fordulatonál is elég nagy szikrát adni, ha a megszakítója helyesen van beállítva (pólustávolság 0.4 mm.), nincsen demagnetizálódva a mágnespatkója stb. Akkumulátorgyújtású kocsinál különösen gondos ke-

zelést igényel a akkumulátor, mely a téli évszakban sokszorosan erősebben igénybevett, mint nyáron. A lámpák a nap legnagyobb részében égnek, a motor reggeli beindításához huzamosabb ideig kell működtetni az önindítót és így valóban nem csodálható, ha az akkumulátor, kezelés és ellenőrzés híján felmondva a szolgálatot, cserbenhagyja gazdáját. Ezért igen praktikusak a szerelékfalon elhelyezett voltmérők, mint pl. az angol kétliteres Rover-nál, amelyek segítségével a vezetőüléshől bármikor fáradságmentesen ellenőrizhető a feszültség és így elkerülhető az akkumulátor túlzott igénybevétele. Ajánlatos továbbá hidegben hígabb olajat tölteni a motorba, hogy a reggeli indítást és ezáltal az akkumulátor munkáját megkönnyítsük. Egy, a fenti szempontok szerint rendben lévő motor, hozzávéve még a helyes hőértékű és szikratávolságú gyertyákat (ajánlási tábla!), még igen hideg időjárás esetén sem fog makrancoskodni az indításnál.

Ha mindennek ellenére a hideg motor beindítása gondot okoz, további lépéseket kell tennünk. Melegen kell tartani a leállított motort. (Az ü. n. befecskendezés' tekintve, hogy az olaj felhígulását vonja maga után és így kenőértékét csökkenti, nem ajánlatos.) Ezt elérhetjük egyrészt a garázs fűtése, másrészt és gazdaságosabban egy speciálisan erre a célra készült melegítő lámpa segítségével, mely utóbbit a motorfedő alá akaszthatjuk. Ilyen melegítő lámpák készülnek villamosáramra és paraffinra. Ott, ahol a garázsban van villany, a villamosmelegítőkké kitűnően beválnak. Ahol villany nincsen, igen jó szolgáltatásokat tesznek a paraffinégők, amelyek közül némelyik egyszeri töltéssel napokig képes égni. Ha semmiféle melegítőberendezést nem alkalmazunk, ajánlatos bizonyos óvintézkedéseket tenni, melyek a hűtővíz befagyását megakadályozzák, még teljesen zárt garázs esetében is. Így mindenekelőtt huzamosabb állás előtt eresszük le a hűtővizet — ez mindig a legjobb és legbiztosabb módszer. A vízleeresztőcsap azonban lehet túlságosan magasan, amikor is a hűtő aljában megrekedt víz megfagy és a tulajdonos csodálkozik, hogy rövid használat után, dacára hogy a vizet leeresztette, hűtője forr, tekintve, hogy a bennmaradt és befagyott víz a cirkulációt megakasztotta. A hűtővíz körforgását előidéző szivattyúk is kedvence gyűjtőhelyei a víznek.



**GOODRICH PNEU**  
**az utak királya**

**Szilárd Béla**  
Budapest, VI., Nagymező utca 15.  
Telefon: Aut. 253-36.

így tehát ezek a víz leeresztésénél különös figyelemben részesítendőek.

### Befagyás elleni keverék.

A hűtővíz leeresztése és feltöltése azonban kissé hüvös mulatság és ezért sokan előnyben részesítik a hűtővíz befagyását megakadályozó keverékeket. Régebbi számaink egyikében ismertettük az alkoholos keveréket és tulajdonságait, most tehát közöljük a nagyon elterjedt glicerines fagyásmentesítőt. Az alábbi táblázatból tisztán leolvashatjuk, hogy a különböző nagyságú hűtővel rendelkező kocsik hűtővizét a különböző hőmérsékleteknél milyen arányban kell a glicerinnel keverni.

### A hűtőberendezés ürtartalma literben

Hőmérséklet fokokban	18.16	27.24	36.32	
13	3.9	6.2	8.	Glicerinnel literben
17.1	4.8	7.3	9.6	
22	5.5	8.5	11.3	
27.7	6.5	9.6	13	
38.8	7.3	11	14.6	

A feltöltést úgy végezzük, hogy legelőször betöltjük a glicerint, körülbelül 9—10 liter hűtővízzel keverve és azután járó motor mellett hozzáöntjük a még szükséges vízmennyiséget, amíg az a szokott nívót el nem éri. Régi kocsinál ajánlatos a hűtőt kimosni, mielőtt a keveréket beletöltenénk. A glicerines fagyásmentesítő keverék a fémrészekre és a hűtőt a blokkal összekötő gumicsövekre nézve egyaránt ártalmatlan.

A fagyálló keverékek megakadályozzák a víz befa-

gyását, de nem emelik a hűtővíz hőmérsékletét, mint azt némelyek hajlandók volnának hinni és ezért nem járulnak hozzá a motor beindításának megkönnyítéséhez. Ugyancsak nem könnyíthetik meg természetesen a beindítást a kipuffogócső által melegített szívóvezetékek sem, noha ezek a motor megindulása után igen hasznos tevékenységet fejtenek ki.

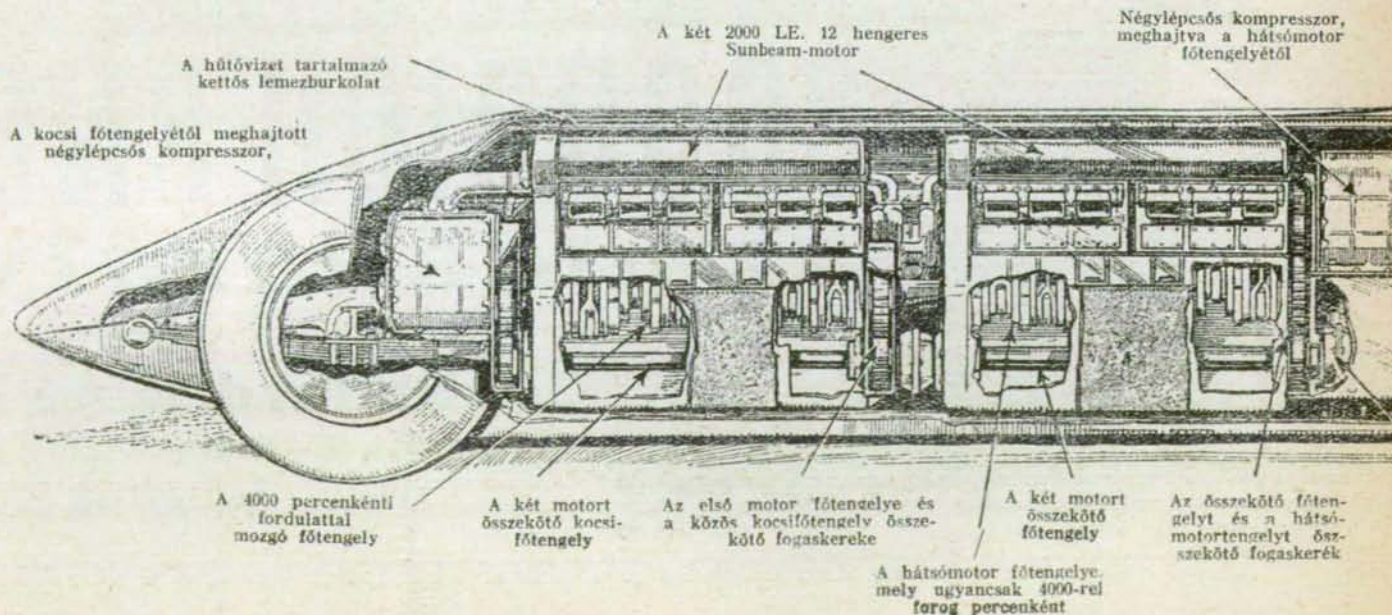
A hideg motor beindításának elősegítésére — a melegítőkön kívül — még egyéb módok is állanak rendelkezésre. Vannak a porlasztást elősegítő olyan készülékek, amelyeket az akkumulátor árama hevít. Néha elegendő egy egyszerű porlasztó-túlfolyató berendezés, mely lehet esetleg a vezetőülésből is működtethető.

Nem elegendő azonban a motort megindítani. Fontos az is, hogy a megfelelő hőmérsékleten dolgozzék. Míg ugyanis nyáron a túlmelegedés okoz teljesítménycsökkenést, addig télen a túlhűlés veszedelme fenyeget, ami főként a megnövekedett benzinfogyasztásban nyilvánul. A hűtővíz hőmérsékletének megfigyelésére a hűtővíz-hőmérők szolgálnak. Ezek kétféle főtípusban készülnek. Vannak, amelyek a hűtősapkára szerelhetők, míg mások a szerelékfalon, a többi műszer között foglalnak helyet. Ha takarékosági szempontok fontos szerepet játszanak, akkor az olcsóbb kivitelű, hűtősapkára szerelhetők részesülnek előnyben. Ilyenkor olyan modellt válasszunk, melynek beosztásai sötétben a keresőfényezés által megvilágítva is jól leolvashatók. A motor, illetve hűtővíz hőmérséklete vagy automatikusan — thermostat által — vagy pedig kézzel szabályozható. A kézzel működtethető hűtőszalugátereknek, illetve felgöngyölhető vagy felkapcsolható hűtőtakaróknak megvan az az előnyük, hogy mindjárt a megállás után be-

## Elkészült az új világrekordkocsi

Tavasza kiújul ismét a harc a sebességért. Az angolok miután híre járt, hogy az amerikaiak el akarják hódítani a Segrave-féle 372.322 kilométeres világrekordot, meg akarják előzni őket. Ezúttal ismét Louis Coatelen, az ismert angol konstruktor, a Sunbeam-gyár vezető főmérnöke lépett akcióba, Segrave tapasztalatai nyomán a Sunbeam-gyárban építette fel az új kolosszust. A terveket Capri-szigeti villájában dolgozta ki a legnagyobb nyugalom közepette teljes magányban és titokban. Az újabb autókölösszus a közelmúlt napokban készült el és került

nyilvánosságra a legautentikusabb angol lapban, az „Autocar”-ban. Méreteiben még sokkal impozánsabbak, mint Segrave „Arany nyila” és a Campbell-féle „Kék madár”. Ezúttal két darab, egyenként 12 hengeres, egymás mögött elhelyezett Sunbeam-motor szolgáltatja a hajtóerőt. Mindkét motor V alakú és hat-hat henger 60 fok szög alatt hajlik egymáshoz. Méretei (furat-löket) eddig nem jutottak nyilvánosságra és csak annyit tudunk még jelen pillanatban, hogy kompresszorosak 7000 maximális percnkénti fordulatszámmal és egyenként 2000 lóerő leadására képesek. Coatelen az új szörnyeteggel fantasztikus sebességeket óhajtott elérni, anélkül, hogy a maximális erőt igénybe vegye. Az angolok 500 kilomé-



csukhatók, szemben a thermostát és az általa automatikusan működésbe hozott hűtősalugáternél, ahol ez a víz lehülésének megfelelően csak fokozatosan megy végbe. A thermostatok működésének alapját ugyanis egy, a meleg behatására érzékeny fémszalag képezi, mely a hideg hűtővizet — elzárva a hűtőátömlő csövét — nem engedi cirkulálni, viszont amint az fokozatosan felmelegszik, a fém is tágul és lassanként szabadabbá teszi az utat a víz számára. Már most hasonlóan, de fordított sorrendben megy ez végbe a lehülésnél, vagyis a hűtővíz körfolyása csak akkor akadályozódik meg, ha a víz már egészen kihűlt. A hűtőtakarók használata esetén különös gondot kell fordítani azok megfelelő kezelésére. Igen könnyen el lehet ugyanis felejtetni a takaró felgöngyölését és a hűtővíz felforrását rendszeresen csak akkor vesszük észre, ha megálltunk. Ahol a kiadások nem játszanak fontos szerepet, ott mondhatni, hogy egy automatikus thermostát és a vezetőüléssel szabályozható hűtősalugáter, kapcsolatban egy jó hűtővíz-hőmérővel, megközelítőleg tökéletes berendezés. A 20 h. p.- és Rolls-Royce-nál például egy vörös fény gyulad ki a szerelékfalán, ha a hűtővíz hőmérséklete túlzottan emelkedik. A szerényebbtárcájú autótulajdonosnak sem kell azonban bánkódnia: egy egyszerű hűtőtakaró és egy kis jó emlékezőtehetség ugyanúgy megteszi.

A másik kellemetlenség, amely a hideg folytán mint nem kívánatos jelenség mutatkozik, a jeges úttest, mely maga után vonja a kocsik csúszását és farolását. Igazi hathatós csúszásgátlót eddig még nem találtak fel, de van néhány apróság, amelynek figyelmet szentelve, ez a veszély is csökkenthető. Kerüljük a hirtelen gyorsítást és fékezést, fékezésnél ne kupplun-

gozzunk ki és általában hajtsunk óvatosabban. Kitérő állapotban lévő jó futófelületi rajzzal bíró köpenyek nélkülözhetetlenek. Egy karambol vagy elütés folytán beálló esetleges kár sokkal költségesebb, mintha a téli évszak beállása előtt megújítjuk elkopott gumijainkat. Nagyon jeges felületű utakon használatosak a csúszás-gátló láncok, amelyek akkor jók, ha könnyen szerezhetőek és nem zörögnek.

A hideget azonban nemcsak a motor, hanem az utasok is érzik és ezért nem lesz hiábavaló egynehány szóval az utasok kényelméről is megemlékezni. A csukott kocsik fűtésére ma már vannak jól bevált fűtőberendezések, amelyek lehetnek villamosak vagy a kipuffogó gázok által tápláltak. Nyitott kocsiban, a legmelegebb ruházat mellett, ajánlatos a hátsó ülések elé szerelhető második szélvédőüveg, mely sok hideg levegőt fog el az utasok előtt. Különösen érzékeny személyek számára is van ma már megfelelő ruházati cikk a villamosfűtésű ruhadarabok alakjában. Ilyen ruhákat hordanak az angol légi haderő repülői speciális magassági repülésnél.

A gyakori — különösen reggel jelentkező — téli köd ellen legmegfelelőbbek a speciális üveggel ellátott ködlámpák. Ezekhez hasonló eredményt érhetünk el a rendszer fényoszóróra húzott ködhuzatokkal, amelyek szintén képesek a köd átvilágítására legmegfelelőbbnek talált orange-sárga színű fény előállítására.

Mint látjuk tehát, egész katalógust tesznek ki már a téli automobilizmust megkönnyítő és kényelmesebbé tévő alkatrészek és készülékek és valóban alig van már olyan követelmény, amelyet az alkatrészkereskedelem ne volna képes kielégíteni.

teren felüli gyorsaságról álmodoznak, ami tekintettel arra, hogy olyan korszakot élünk, amikor semmi sem lehetetlen, könnyen megtörténhetik. Az új Sunbeam nagyon eltér az eddigi világrekordkocsiktól. Az eltérés főképpen a kocsik testének karcsúságában mutatkozik. Bár a kocsik nyomtávja 160 cm, a karosszéria, illetve a test szélesség csupán annyi, hogy a motorok és a vezető elférhessen és nem több, mint 80—85 cm. A két tengely egymástól való távolsága 4,5 méter. A kocsik súlya 2500 kilogramm. A kocsik legmagasabb pontja 120 cm. A motorok vízhűtésesek és mindegyiknek 2—2 szivattyúja van. A motorok erejét 2 kardántengely viszi át egyidejűleg a hátsó kerekekre. Fontos újítás még a vezetőülésnek olyként való megszerkesztése, hogy az a kocsik minden hely-

zetében biztosítja a vezető súlyának egyenletes elosztását, ami a horribilis sebességekben nagyon fontos. A vezető egészen benn ül a kocsiban és még abban az esetben is sértetlen marad, ha esetleg a kocsik valamely külső hatás következtében felborulna.

Az új Sunbeam vezetője nem Segrave őrnagy lesz. Ő ezévből pihen és várja, mit hoz a jövő. A kocsik Kaye Don, egyike a mostani legjobb angol vezetőknek, fogja vezetni. A kísérletek az American Automobile Association jelenlétében március 1—15. között lesznek a Daytona-Beach előtti fővenyén. Kaye Don február havában hajózik be és kezdi meg kísérleteit Floridában. A pneumatikokat ismét az angol Dunlop gyár készítette hosszas kísérletek alapján.

A kiegyensúlyozó-készülékkel  
konstruált kormányzólés

A benzin-  
tank

A hidraulikus-  
fékek

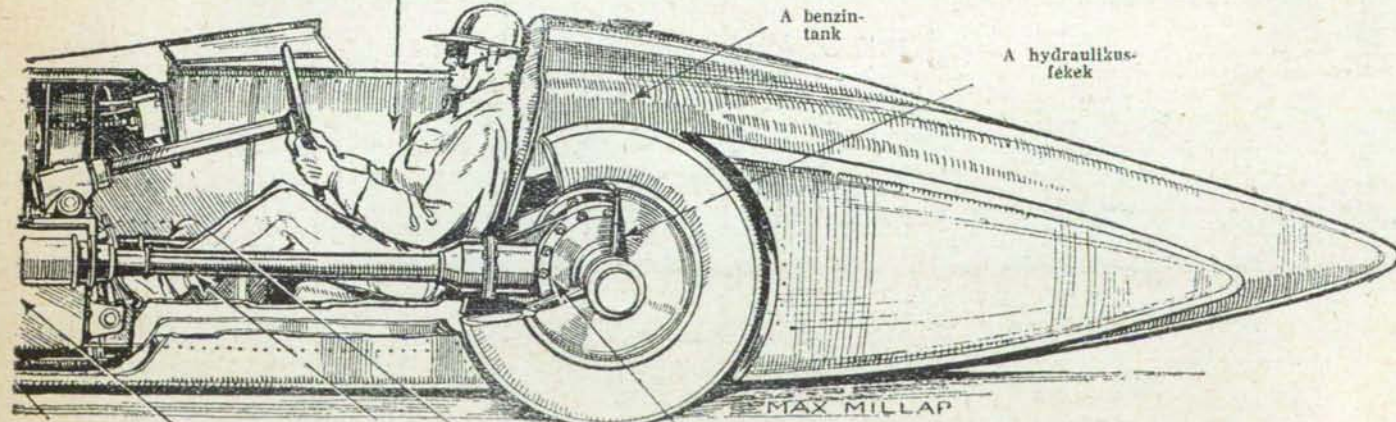
MAX MILLAR

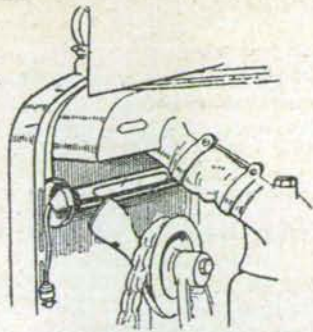
A kettős  
kúpfgaskerekek

A hátsókerekeket meghajtó  
tengely (7000 percenkénti  
fordulatszámmal)

A 3 sebességes  
váltómű

A több-  
lemezes  
kuplung

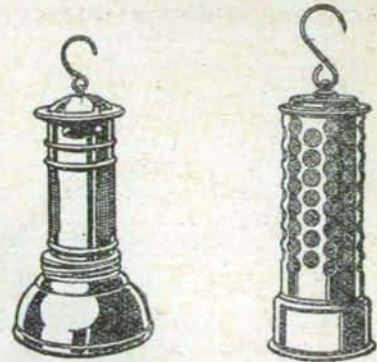




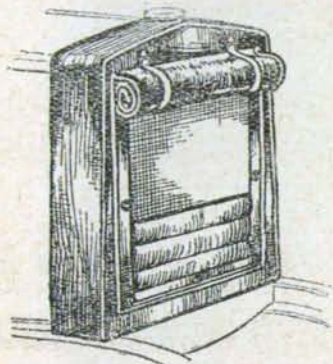
A hűtő mögé helyezhető elektromos melegítőkészülék



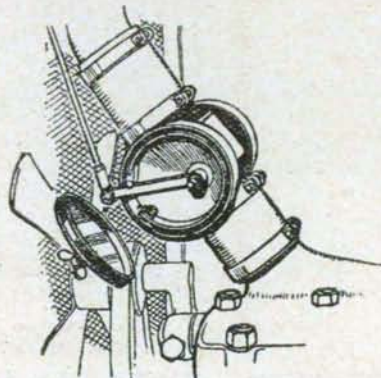
Villamos fűtőkészülék



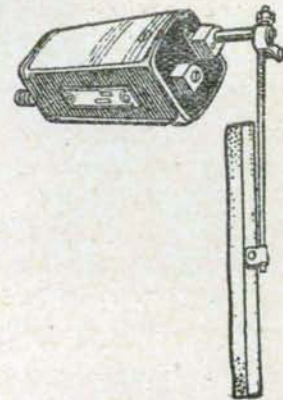
A motorfedő alá akasztható melegítőlámpák



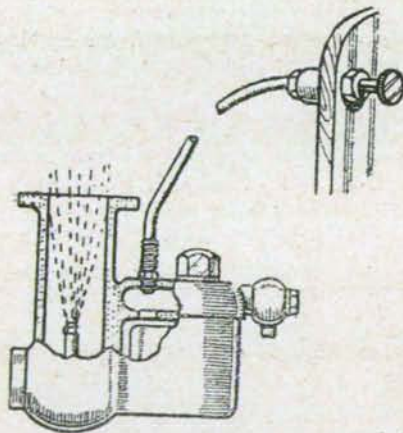
Egyszerű hűtőtakaró



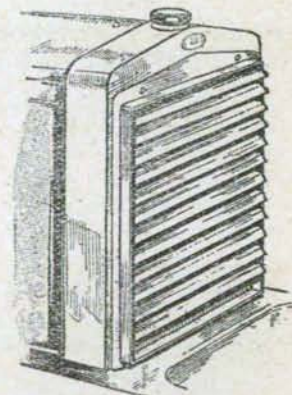
A hűtőszalagáért automatikusan működtető thermostat



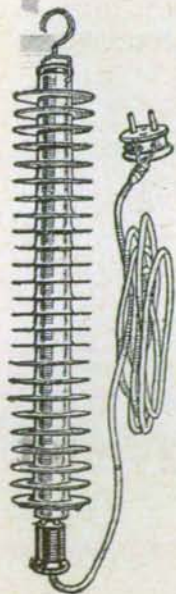
Elektromos ablaktörő



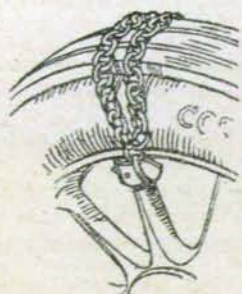
A szerelékfalról kezelhető gázosító-tűlfolyató



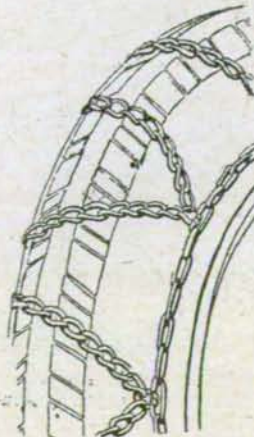
Hűtőszalagáért



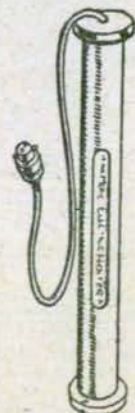
Motorfedő alá akasztható villamosmelegítő



Gyorsan felerősíthető hóláncdarab



Osszefüggő hólánc



Hűtővízbe helyezhető villamosmelegítő

A legmegelégedettebbek ma  
Magyarországon az



tulajdonosok.

Az **FN** motorkerékpárok  
mennek,  
mennek és  
mindig mennek  
minden baj nélkül.

Győződjön meg Ön is!

Vezérképviselőt:

**HALMOS TESTVÉREK** Budapest, V., Szabadság-tér 18  
Vidéki körzetképviselők kerestetnek

Irányjelzők,  
automatikus kikapcsoló  
készülékek,  
speciális hátsó lámpák,  
figyelő tükrök

dús választékban, hűtő és gép-  
háztető takarók, hóláncok, autókályhák,  
legolcsóbban

**Nagy József**

**DI., Andrásy-út 34. szám.**

Telefon: 221-97, 285-63.

A közlekedési kodex előírásainak megfelelően  
az új számlámpavilágítás  
**háromféle kivitelben:**

A régi számlámpa átalakításával ... P 7.—  
Uj kapcsolóval ellátott számlámpával és izzóval ... P 19.25  
Elektromos automatikus kapcsolóval, mely által a meggyújtás  
a vezetőülésből történik ... P 30.—

Felszereléssel együtt a legrövidebb időn belül.

**Urner és Berkovits, Scintilla vezérképviselőt**

Budapest, V. kerület, Pozsonyi-út 4/f. sz.

Utolsó Palatinus-ház. Sziget-utca sarok.

# Fontos dátum!

## 1930 január 1.

Az új közlekedési rendelet életbelépésének napját

Szerelje fel autóját:

önműködő számlámpa ellenőrző készülékkel, irányjelzővel, figyelő tükörrel

Lássa el motorkerékpárját:

oldalkocsi lámpával, számlámpával és prizmával.

A rendelet nem követeli, de saját érdeke megkívánja a hűtőtakaró, fagymentes Gefrieronette folyadék, villamos és katalitikus fűtő kályhák használatát.

Kapható:

**AUTOMOBIL ÉS PNEUMATIK RT. VI., JÓKAITÉR 5. — TELEFON: A. 202-34. — A. 288-36.**



# PRÉM

autóbundákat  
soffőrbundákat  
autótakarókat

gyárt

**SZÜCS- ÉS SZÖRMEÁRUGYÁR R.-T.**

Budapest, VII. ker., Király-utca 35. szám.  
Gyártelep: Csepel, Védgát-utca 43. szám.  
Telefon: József 415-96. Sürgőnycim: „Alaska“

**NE VESZTEGESSEN IDŐT,  
MERT ÖNNEK LEGJOBBAN MEGFELEL A**

# TÁTRA AUTÓ

Gyártja és vezérképviseli:

**„UNITAS“  
AUTOMOBILIPAR ÉS KERESKEDELMI RT.**

Gyár: Budapest, V., Zápolya-u. 13. Szélon: Bp., VI., Nagymező-utca 9.







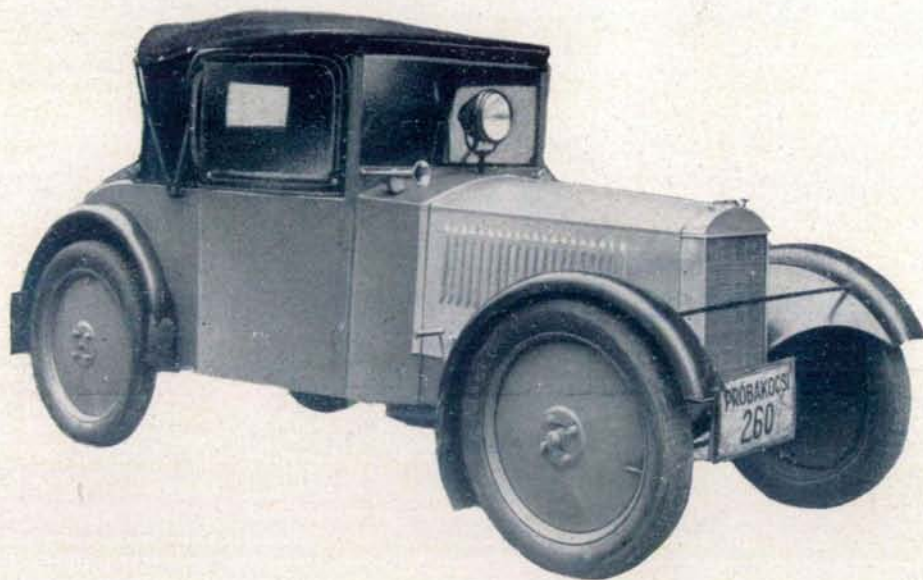
*Az „Automobil-Motorsport” fényképpályázatának győztese. Gróf Török Sándor felvétele.  
„A Bükk alján, egy régi magyar kastély előtt.”*

## A Székely-féle kisautó

A közelmúlt napok egyikén mutatta be Székely Mihály okl. gépészmérnök saját maga szerkesztett kiskocsiját a sajtó megjelent képviselőinek, Székely Mihály neve nem ismeretlen a régi emberek előtt. Talán a háború utáni generáció nem ismeri, de most, hogy ismét megjelent a színen és kiskocsijával magára vonta a figyelmet, neve újra ismertté lesz kis hazánkban, Székely Mihály egyike volt az első magyar repülőgép-konstruktőröknek. Már 1910-ben saját gépével vett részt a budapesti nemzetközi versenyen és 1911 júliusában, mint az első magyar ember repült Wienből—Budapestre. Ugyanekkor polgári ember létére, tábori pilóta kinevezést nyert. Mint európai műveltségű ember a háború után idejének egy részét annak szentelte, hogy egy olcsó és ennek dacára használható, kényelmes és biztos közlekedési eszközt hoz-

gép árával. Ha sikerülne a kocsit nagyobb szériákban létrehozni, úgy még csökkenteni is lehetne az árat. Ezáltal még hozzáférhetőbb lenne a kisemberek számára. Mindenesetre örömmel üdvözöljük Székely Mihályt és új kisautóját s reméljük, hogy nincs már messze az idő, amikor a városban lépten-nyomon fogunk találkozni az ízléses kis magyar kocsikkal, ahol tényleg, a motort kivéve, minden itt, Budapesten készült. A kocsirészleteiről a következőket jegyeztük fel.

A motor az angol Villiers gyár produktuma. Két-ütemű, a sebességváltóval egy blokkba épült vízhűtéses kéthengeres 472 köbcentiméter hengerűrtartalommal, lendkerékkel, mely a mágnest és az akkumulátor töltéséhez szükséges dynamót is magában foglalja. Az indítás kickstarter útján történik, ami azonban kívánatra, természetesen ártóblettel önindítóval is helyettesíthető. Mivel azonban a cél az, hogy egy olcsó közhasználati kocsink



zon létre. Éveken keresztül tartó kísérletezés, valamint az első modellnek éveken keresztül való nehéz és kíméletlen próbák alá tétele után Székely Mihály megjelent kocsijával a nyilvánosság előtt. A bemutató őszinte sikert aratott.

Alkalmunk volt a kocsit Székely Mihály vezetése mellett kipróbálni. Véleményünk a következő. Külsőleg a kocsit az első kis autó, mely forma tekintetében megfelel. A kiskocsi a szó szoros értelmében automobil jellegű mutat. Könnyen kormányozható, a vezetővel és egy utassal nagyon szépen gyorsul, fékei hatékonyak, sebessége a városi használatban teljesen kielégítő. Hegybírása megfelel a kívánalmaknak, miután Budapesten a leg-erősebb (circa 16%-os) emelkedésű utcákat is könnyen és biztosan veszi. Ülősei elég kényelmesek. Érdekes saját-sága, hogy a sebességváltó karját, eltérőleg a szokásos elrendezéstől, nem a kocsit hosszában, hanem keresztben kell mozgatni. Ez az első pillanatban szokatlan, de rövid idő alatt megszokható. A sebességváltó, mely a motorral egybeépített, — három fokozatú. A konstruktőr igyekezett kiskocsiját olyan egyszerű és praktikus szerkezeti megoldással előállítani, hogy az a mondhatnók vagyontalan osztály részére is elérhető komoly közlekedési eszközt képez. Így sikerült elérnie, hogy a kocsit ára 4000 pengő, ami körülbelül megegyezik az erősebb oldalkocsis

legyen, az önindító teljesen felesleges. A meghajtás erős és speciális módon felerősített láncokkal történik. A láncok egymástól függetlenül, egyszerű módon utánafeszíthetők. Az alváz tökéletesen szilárd, szegecselt U-tartóból készült. Elöl két párhuzamos kereszttrügő, hátul negyed elliptikus rúgók szolgálják az utasok kényelmét. Az acélból sajtolt tárcsás kerekek egymás között cserélhetők és 24x440-es ballonok felerősítésére szolgálnak. Ez olyan túlméret, ami már maga is biztosítja a puha, zökkenésmentes közlekedést. A kormány a nagyautóknál is szokásos csavarorsós rendszerű. A fékek a hátsó kerekekre hatnak, a lábfelek belső expanziós, a kézfelek külső szalagfék. A karosszéria a legizlésebb, amit el lehet képzelni. Szép vonalvezetés, masszív konstrukció. Az alumínium motorfedő a kocsinak nagyon előkelő kül-sőt biztosít. A kocsit súlya üzemi állapotban 340 kg. A maximális sebesség 70 kilométeróra két személlyel. A fogyasztás egészen minimális, 4,5 liter benzint és 0,1 liter olajt, míg a pneuk, tekintettel a kis súlyra, alig kapnak.

Nagyjából ezeket mondhatjuk az új konstrukcióról. Mint a fentiekben látjuk, általános véleményünk a lehető legjobb. A próbagépek, mint már említettük, hosszú próbáknak voltak kitéve, úgyhogy azok, valamint az általunk látottak alapján mindenkinek a legőszintebben ajánlhatjuk.

## 43.5 filléres tiszta benzin az „Automobil-Motorsport“ előfizetőinek Fizessen elő egy évre és nem kell Motalkóval járnia!

Az AUTOMOBIL-MOTORSPORT mindenkor a legnagyobb súlyt helyezett arra, hogy előfizetőit kedvezményekben részesítse. 1930. évre még fokozottabb mértékben áll fenn ez a törekvés. Szerkesztőségünk tudva, hogy igen sok automobilista nincs kibékülve a Motalkóval, eljárt egyik nagy benzinvállalatunknál és vele oly értelmű megállapodást létesített, hogy az „Előfizetési igazolványt” felmutató olvasóink 1 kg 734-es fajsúlyú tiszta benzint hordótétel vásárlás esetén 59 fillérért kap. Ez annyit jelent, hogy a benzin literje 43.5 fillér, ami alig drágább néhány fillérrel a Motalkó áránál. Ha ma valaki tiszta benzint akar venni, a kutakban az 54—56 fillér. A kedvezmény tehát óriási. A helyzet folytán különösen azok, akik sok benzint fogyasztanak, óriási előnyhöz jutnak. Tessék előfizetni szerkesztőségünkben, ahol az előfizetés eszközésénél tudtára adjuk olvasóinknak, hogy hol és milyen formában eszközölheti a benzinvásárlást. Mint tudjuk, a Motalkókeverés csupán a 736 fajsúlyon felüli benzinre vonatkozik, tehát a 734-es már a szabad kereskedelem tárgya. Keressen fel bennünket és hozzájuttat az olcsó és finom benzinhez.

## Fényképpályázatunk eredménye

Lapunk f. évi 6. számában pályázatot írtunk ki Magyarország szép vidékeit a turizmus szempontjából ismertető művészi fényképfelvételekre.

A pályázatra 47 felvétel érkezett be. A Szerkesztőségünk tagjaiból és az általuk választott, illetve felkért művészemberekből alakult bíráló bizottság a következőképp ítelt:

1. díjat: gróf Török Sándor, „A Bükk alján, egy régi magyar kastély előtt”.
2. díjat: Zilzer István, „Salgótarjáni halastó”.
3. díjat: lovag Haupt Károly, „Kiskunfélegyházi szélmalom”.
4. díjat: Szöllősy Kálmán, „Zánka-Szepezd vidékéről” című képeinek ítélte oda.

Nagy tetszést arattak még a következő pályázatok: gróf Török Sándor az „Uj idők hírnöke a Felvidéken” c. kiválóan hangulatos és szép kidolgozású képén kívül még az összes beküldött felvételeivel.

Szöllősy Kálmán a „Zircz-cselezki országúton”.

Riba Lajos a „Badacsony” című képével.

Külön elismerést érdemel gróf Török Sándor, aki öt darab remeknél-remekesebb felvétellel vett részt pályázatunkon, a képek témájának megválasztásával, azok kifogástalan, szép kidolgozásával.

Mai számunk műnyomó mellékletén közöljük az első díjat nyert gróf Török Sándor „A Bükk alján, egy régi magyar kastély előtt” című felvételét.

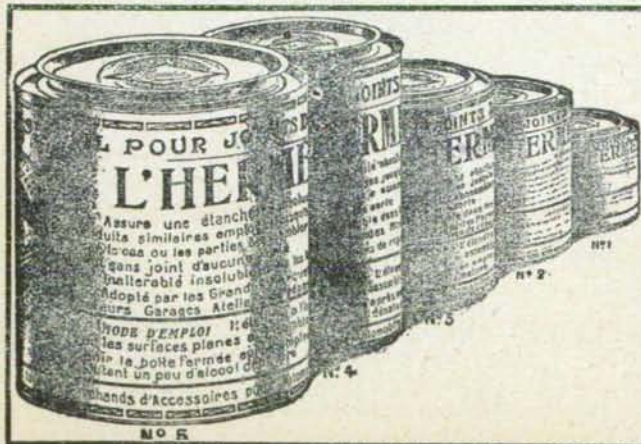
A pályázat győztesei között művészi plaketteket fogunk január hó első felében kiosztani.

## Forgalmi hírek

Már több ízben volt alkalmunk dicséretet mondani a sok helyütt kitünően dolgozó forgalmi, illetőleg közlekedési rendőrökről. Annakidején legelőször a Margithíd budai hídfőjénél szolgálatot teljesítő rendőrökről emlékeztünk meg, akik már egy évvel ezelőtt is magasan a többiek felett állottak. Cikkeink hatása alatt lassan a Lánchídnál, valamint nagynehezen a Margithíd pesti hídfőjénél is javult a helyzet, úgyhogy ma már mindkét hídnál olyan legénység irányítja a forgalmat, kiknek énje egészen beleilleszkedett a nagyváros forgalmába és akiknél ma már „igen helyesen” az követ el kihágást, aki lassan megy és aki miatt esetleg pillanatokra is, megáll a forgalom. Sajnos, nem így áll a helyzet az Erzsébethíd budai hídfőjénél. Itt még ma is a közlekedés irányításának körkörösakat éljük. Nem vizsgáljuk, ki ennek az oka. Valószínűleg a vezetésben, illetve a közvetlen feljebbvalókban lehet a hiba, de annyi bizonyos, hogy az Erzsébethíd budai hídfőjén állomásozó rendőrlégénységnek fogalma sincs arról, mi az „a forgalmat gyorsan, zökkenőmentesen lebonyolítani”. Itt még ma is lépésben kell hajtani és itt még ma is dőcöghet az automobilista 25—30 métert egy ember által húzott taliga után. És jaj neked, autós vagy motorkerékpáros, ha előbb merészelsz a sínekre lépni, mint a hídfőt jelző trafikusbódé. Nem tudom, kihez tartozik az Erzsébethíd, azt hiszem, a negyedik kerülethez, annyi azonban bizonyos, hogy el vannak maradvá egy évvel. Nagyon kérjük azokat, akik az ott állomásozó legénység erényeire ügyelnek, oktassák ki őket afelől, hogy a „ma” közlekedésének mottója a gyorsaság és a célszerűség. A motorosjárómú nem talyiga, abban azért van motor, hogy menjen, nem pedig azért, hogy a hídfőn álló rendőr kéjelegjen abban, hogy most ez a kocsi az ő parancsára kénytelen lépésben bandukolni addig, amíg eléri a hídfőt, vagy ameddig kegyeskedik megadni az „előzz balra!” jelt.

A sötétség! Az éjszakai Budapest egyik fő ismertetőjele. Annakidején a Margit-körút miatt emeltük fel vétőnkat, ahol egy este az egyébként kitűnő vezető, Albrecht kir. herceg lelki nyugalommal beleszaladt a régi János-körház előtt egy teherkocsiba. Hála Istennek, ma már a Margit-körúton csaknem nappali fényt árasztanak az út közepén elhelyezett fvilámpák. Nem úgy azonban másutt. A Retek-utca, a pompás, aszfaltozott Attila-utca ma is koromsötét. Reflektort használni a városban igazán nem ildomos, mégis mindkét útszakaszon fel-felcsillannak a fényszórók és elhíhet a székesfőváros, hogy nem játékból csavarják fel és le a reflektorokat az autóvezetők. Igazán ideje volna már, hogy az utcák egy kissé világosabbak legyenek és az ember mentesülne már egyszer az állandó rettegéstől, hogy vagy egy rendőrt gázol el, vagy egy kocsirúdba szalad be. fővárosunk és villanytelepének jóvoltából. Türelem rózsát és egy pár friss sírt terem a Farkasréten.

A közmondás azt mondja, hogy „Ami késik, az nem múlik!” Tévedés, mert Budapesten, úgy látszik, még a közmondások sem igen válnak be. Hányszor pedzettük már, hogy jó lenne a székesfőváros területén felállítani a motorosrendőrséget, ami hatalmasan javítaná a forgalom biztonságát. Már-már elfelejtettük az egészet, amikor a minap egy Méraygépeken elvonuló, hosszú motorkerékpárosztagot láttunk a Váci-úton. Felcsillant a reménység és sietünk mi is felele-



# HERMETIC

AZ  
IDEÁLIS  
TÖMITŐANYAG

MOTOROK  
KARTEREK  
PUMPAK STB.-HEZ

**DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.**

BUDAPEST, VI., DESSEWFFY-U. 29 TELEFON: 289-86, 144-71



# Olvasók! Fizessünk elő

## AZ AUTOMOBIL-MOTORSPORTRA!

Használjuk ki a kedvezményeket. Beérkezett levelek arról tanuskodnak, hogy egyes előfizetőink az elmúlt évben 70-90, sőt 100 pengőket takarítottak meg, Ma minden pénz fontos! A pengőből lesz a tiz és a tizből a 100!

## Hírek

### AUTOMOBILHÍREK.

#### BELFÖLD.

Hartmann László vette meg Zichy Tivadar gróf Bugatti-ját. December 7-én délután 3 órakor ott állunk a budai Gellértgarázs bejáratánál. Egy szomorú aktusra gyűltünk össze. En csak mint néző vagyok jelen. Három órakor ütök dobra a híres Bugatti „Type Targa Floriot”, mellyel a fiatal Zichy Tivadar gróf pompás svábhgyi rekordját futotta és amelylyel megnyerte Magyarország 1928. évi bajnokságát. A kocsit két év előtt 44.000 pengőbe került. Egy évet futott. Maximális sebessége 204 kilométer. Ennyit futott vele a fiatal gróf Táton. Az emberek lassan gyűlnek. Alig van ismerős. Egy pár ügyvéd, Rózsahegyi István, a Bugatti-vezérképviselő. Ő csak azt szeretné, ha komoly kézbe kerülne a kocsi. Mint hírlík, Lyka, Wolfner László, Hartmann és a bécsi Lichtenstein herceg aspirálnak a kocsira, de állítólag négy várbeli fiatal fiú is összeadott 10.000 pengőt és közösen akarják megvenni. Hogy mire, azt nehéz volna kitalálni. Mind többen és többen vannak. Csupa ismeretlen arc. Ezek árverési hiénák, mint hallom. Ha lehet, olcsón vásárolnak. Itt ma nem lesz jó napjuk. Már itt van Wolfner és Hartmann. Mindkettőt meginterjuvolom. Mindkettőt tiltakozik. Hartmann kijelenti, hogy őt absolute nem érdekli a kocsi. Wolfner csak azért jött el, hogy lássa, ki veszi meg. Kezdődik az árverés. A végrehajtó kikiáltja, hogy 12.000 pengő. Egy szó se hallatszik. Gyors egymásutánban hallatszik: 11.000, 10.000 9000, 8000, 7000, 6000, 5000, 4000, 3000, 2000, 1000. Valaki megszólal: 1100. Teljesen ismeretlen emberek licitálnak. 2500. Először, másodszor. Wolfner: 3000, Hartmann: 3100, Valaki: 3140, Wolfner: 3200. Először, másodszor, Jakabffy: 3300. Hartmann: 3400. Tíz pengőként emelik az árat. Wolfner, Hartmann és egy ismeretlen. Wolfner 4000 pengőt kínál. Mire kikiáltják: először, másodszor, Hartmann már belevág: 4050. Egy ismeretlen, úgy látszik, valakinek a strohmannja, felveri 5000-ig. Már azt hinni, óvé a kocsi, de Hartmann az utolsó pillanatban azt mondja: 5020. Senki többet. Először, másodszor, harmadszor. Hartmanné a kocsi. Sokan gratulálnak. Legalább egy komoly versenyző lett, aki tudja értékelni. Hartmann azonnal kifizeti és már vontatják is haza a kocsit. Mint utólag megkérdeztük, kiderült, hogy 14—15.000 pengőig ment volna. Wolfner 10—12.000 pengőt szánt a kocsira, de amikor

látta, hogy Hartmann nem enged, visszalépett. Igaza volt. Gentleman! Miért verje fel az árat. A jövő évi versenyeken tehát új ember fog megjelenni a versenykocsibajnokság startjánál, Hartmann László (MTK) személyében. (XY.)

Az angoloknak nagyon fáj a BMW világrekordja. Mult számunk egyikében részletesen foglalkoztunk Ernst Henne sebességi világrekordjával, amit egy kompresszoros, 750 cm BMW nyergében futott, München mellett. Azóta összeült a FICM és ennek dacára a világrekord még ma sincs hitelesítve. A hitelesítés főleg az angolok intrikája miatt késik, akik apró-cseprő kifogásokat emelnek és gördítenek a hitelesítés elé. Annyit máris elértek, hogy a kilométerrekord nem lesz hitelesíthető. Kiszűtötték ugyanis, hogy Henne nem ugyanazt a kilométert futotta oda-vissza. Ez tényleg igaz és mivel a szabályok úgy intézkednek, hogy a távnak hajszálnyira meg kell egyeznie, tehát a kilométerrekord hitelesítése tényleg elmarad. A németek ugyanis egyszerre futották a kilométert a mérfölddel, ami 1609 méter. Így azután a második futamnál a kilométert ott kezdték mérni, ahol az első futamnál a mérföldet befejezték, tehát csupán 391 méter egyezett meg a távból a két futamnál. Ez, ha szigorúan vesszük, tényleg szabályellenes, de tekintettel arra, hogy a teljes 1609 méter vízszintes volt és azon sem az oda-, sem a visszamenetnél esés, illetve emelkedés nem volt található, a rekord realitáshoz szó sem fér. A helyzet most az, hogy a FICM új jelentést kért az időmérőktől. Ettől a jelentéstől lesz függővé téve a mérföldrekord hitelesítése. Hogy az angoloknak fáj Henne eredménye, az tudott dolog, de hogy a pompás eredményt a zöldasztalnál igyekeznek lehetetlenné tenni, azt senkisésem várta az angoloktól.

Szabályszerkesztőbizottság működik most minden kedden a KMAC-ban. Célja a magyar nemzeti automobilversenyszabályok megszerkesztése. A bizottság elnöke Delmár Walter, oszlopos tagjai dr. Feledy Pál, Balázs László, Szénágy Alán, dr. Schmidt Gyula, Heteés Sándor, Wolfner László, dr. Simon Gábor, Lyka István, Hartmann László, Bosnyák Iván. A bizottságban igen komoly munka folyik és a kérdéses pontok megszületése csak hosszas, mindenre kiterjedő vita után történik.

A Gróf Tisza István-utcában, tekintettel annak nagy forgalmára és szűk voltára, a főkapitány, igen helyesen, elrendelte, hogy automobiloknak ezen a szakaszon várakozni nem szabad. A várakozásra a József-tér, valamint a Nádor-utca baloldala szolgál.

# 25

pengőért oldja meg célszerűen,  
kényelmesen és megbízhatóan  
az új hátsó számlámpavilágítást  
a

**Nébel-Szirmai-Vadász Automobilipari rt. autójavítóüzeme**

Budapest, VI. kerület, Lehel-utca 17/a.

# MODERN

keveset használt  
**AUTÓK**  
nagy  
választékban

**CSERMELY KÁROLY**

Budapest, VII., Sip-u. 3. (Árkád-palota)

**Autókarosszériák  
rendbehozását és  
ducozását jól és  
olcsón vállaljuk.**

# KISS ISTVÁN

Budapest, II. ker., Margit-körút 79.  
(Budán a gázgyár mellett az udvarban)

Magyarok, figyelem! A rigai Automobil Club, tekintettel arra, hogy a montecarlói csillagtúra résztvevői közül igen sokan Rigából startolnak, most egy Rigai Csillagtúrát írt ki, melynek finise egy nappal megelőzi a Rallye Monte Carlo startját. Ha nincs hó, Riga jó start, de ha az időjárás hideg és csapadékos, úgy a múltévi tapasztalatok alapján óva intünk mindenkit a rigai starttól. Carraciola és társai is ott hagyták a fogukat a rigai behavazott utakon. A montecarlói csillagtúra nevezési határideje december 31. Nevezési díj 200 frank. Nevezni lehet a L'Auto párisi lapnál és Montecarlóban.

A teljes pangásnak indult eladás az autó- és motorkerékpárképviseletknél oly nagyarányú, hogy az ország gépjármű-állománya képtelen a 30.000 fölé emelkedni, sőt az előjelek szerint 1930 január 1-én sem leszünk még azon felül. Október hónapban például az egész emelkedés csupán 350 darab volt. A M. kir. Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint a szeptember—októberi kimutatás a következő:

	szeptember		október	
	összesen	Budapesten	összesen	Budapesten
Személykocsik	11.584	6.056	11.653	6.086
Bérautók	1.564	1.123	1.680	1.224
Autóbuszok	651	283	678	303
Teherkocsik	4.258	2.227	4.332	2.254
Egyéb kocsik	652	462	659	469
Gépkocsik összesen	18.709	10.151	19.002	10.336
Motorkerékpárok	10.301	5.220	10.358	5.138
Összesen	29.010	15.371	29.360	15.474

A legutóbb — december 10-én — megjelent párisi L'Auto érdekes képet közöl abból az alkalomból, hogy ifj. Horthy István egy évre az Egyesült Államokba ment, a Ford-gyárba, ahol a repülőgépgyártást fogja tanulmányozni. A kép a Kormányzó két fiát négy év előtti Norton-sidecarjukon ábrázolja.

A BÉMAC (Bükk- és Mátravidéki Automobil Club) december hó 29-én tartja a rendezévi közgyűlést, melyre a tagok figyelmét ezúton is felhívja.

Déván István főszerkesztőnk a Királyi Magyar Automobil Club meghívására január hó folyamán az európai hágókról

és azok építéséről vetített képekkel egybekötött előadást tart. Az előadást valószínűleg a vidéki automobilklubokban is megismétli. Az előadás különösen a jövő nyári túrák szempontjából bir nagy fontossággal.

A KMAC elhatározta, hogy minden vita elejét veendő, lefordíttatja a nemzetközi automobil-, motorkerékpár- és motorosónak-versenyszabályokat és azokat kinyomatva, önköltségi áron bocsátja az érdekeltek rendelkezésére. Éljen! Végre!

A montecarlói csillagtúrára ezúttal ismét több magyar versenyző indul. Többek között Hartmann László startja és biztos, aki ezúttal is Hupmobilon indul. Kíséretében lesz Rostás István is.

A KMAC végre kezd komoly dolgokkal foglalkozni. Legutóbb beadványt intézett a belügyminiszterhez a kéziduda használata, valamint a motorkerékpárok kitiltása tárgyában a belváros területéről. A beadvány, nézetünk szerint, nem elég. A beadvánnyal egyszerre a legmesszebbmenő sajtóhadjárat volna keresztülvieendő az erőszakos és igazságtalan rendelkezésekkel szemben.

A MAC motorosztálya a téli hónapokban a hó első csüörtökjén (január 2, február 6, március 6, április 3) a Váci-utca és Duna-utca sarkán lévő Posch-étteremben társasvacsorát tart.

A Hungária Automobil Club tavaszi gellérthegyi versenyére már pénzdíjakat óhajt kiírni. Hír szerint az első 10.000, a második 5000, a harmadik 3000 pengőt kapna. Ha a terv sikerült, úgy biztosra vehető, hogy hatalmas külföldi mezőnyre lesz kilátás.

## KÜLFÖLD.

Myers, az Indianapolis Motor Speedway Co. egyik elnöke, ismét ájtott a kontinensre a jövő évi nevezések ügyében. Azt hiszik, hogy az új, változott szabályok folytán a Bentley, a Bugatti, a Mercedes és az Alfa-Romeo is indít csapatot Indianapolisban. A franciák, hír szerint már egy Divo, Chiron, Conelli és Williamsból álló csapatot le is kötöttek.

December 11-én nyílt meg a Grand Palais-ban, Párisban IV. nemzetközi motorosónakkiállítás. A kiállítást a köztársaság elnöke, Doumerge nyitotta meg.

Az Osztrák Automobil Club lemondott elnöke, báró Haymerle helyett Van der Straten-Pontholz gróft választották meg.

Amerikában az 1929. év első 10 hónapjában 5.017.806 automobilgyártottak, ez a szám 1.150.303 darabbal haladta túl a múltévi első 10 hónap produkcióját. Az USA-ban még növekedésre számítanak, tekintettel arra, hogy az export állandóan növekszik. Ha mindenütt úgy növekszik, mint nálunk, akkor az amerikaiak hamarosan becsukhatnak.

Segrave őrnagy, aki jelenleg az automobilsebességi világrekordot tartja, 1930-ban nem vesz részt a floridai rekordkísérelteknl. A jövő évben csak motorosónakversenyeken indul. A „Miss England”-ba 2 új motort építettett és reméli, hogy eléri a 200 kilométeres sebességet.

Csehszlovák automobilgyártóknak ki a jövő évben a csehik Brünn mellett. Egy kör 29.470 méter, 119 fordulóval és 14 emelkedéssel. A verseny dátuma szeptember 19. A táv 17 kör, ami körülbelül 500 km. A díjak 80, 40 és 20.000 csehszlovák korona.

Autó- és szántómotor

## főtengelyek és hengerek csiszolása

és minden e szakmába vágó alkatrészek készítése



**Dedics Testvérek, Budapest,**

VIII., Thék Endre-u. 15. Tel.: J. 303-45. Alapítva 1903

Ismét Mayer Iett Amerika automobilbajnoka. Lou Mayer ezúttal másodszer nyeri az értékes címet. Elődei közül eddig csak Jimmy Murphy és Peter de Paolo nyerték két ízben az USA bajnokságát. Az eddigi bajnokok: 1920: Gaston, Chevrolet, 1921: Tom Milton, 1922: Jimmy Murphy, 1923: Eddie Hearne, 1924: Jimmy Murphy, 1926: Peter de Paolo, 1927: Peter de Paolo, 1928: L. Mayer.

93 napig futott egy Chrysler az Avus-pályán. Ezalatt 86.439 kilométert futott be. A kísérlet még tovább folyt volna, de a kocsi vezetője a Berlin körül uralkodó ködön kiszaladt a pályáról és felborult. A kocsi által megtett átlag a 93 napon keresztül óránként 38.9 km volt. A 93 nap alatt a motor egyfolytában dolgozott.

Az Automobil Club von Deutschland, Németország vezető automobilgyejelete nemzetközi pályázatot írt ki „lopást meggátoló berendezésekre az automobiloknál”. Lehet pályázni!

12.000 darab volt az 1928. évi automobilszaporulat Romániában. 1927-ben 6200, 1926-ban 4170 volt az évi többlet. Ezzel szemben Magyarországon állandóan csökken az évi többlet, hála azoknak, akik gazdasági politikánkat irányítják.

A benzinkutak számáról Európában közöl érdekes kimutatást egy német autószaklap. Eszerint Dániában a legjobb az arány. Itt 5700 a kutak száma a 106.000 gépjárművel szemben, vagyis 18.4 gépjárműre esik egy benzinkút. Magyarországon a mai 5—600 benzinkutat véve alapul, minden 46—47 autóra, illetve gépjárműre jut egy benzinkút. Franciaországban 22.1, Svájcban 22.9, Németországban 23.3, Hollandiában 23.7, Angliában 27.6 az arányszám.

1930-ra is kiírták az automobilvilágbajnokságot. Hét versenyt állapítottak meg a pontszerzésre. Ezek az Indianapolis Grand Prix, az Európa Grand Prix (Belgium), az angol, spanyol és olasz Grand Prix, valamint a francia és német Nagy Díj.

Castrol „R”-olaj lesz a világrekordaspiráns új, 24 hengeres Sunbeamben, amit az angol Kaye Don fog vezetni februárban Daytona-Beachben, Floridában.

Hans von Stuck, a szerencse-ember, ismét közeljárt a halálhoz. Londonból repülőgépen akart hazautazni Németországba. Már csomagja is benn volt a fülkében, amidőn telefonon visszahívták egy fontos ügy megbeszélésére. A repülőgép röviddel felszállása után lezuhant és utasai egytől-egyet meghaltak. Így menekült meg Stuck, dacára, hogy automobilról ezúttal szó sem volt.

Február 16-án lesz Oslo mellett, a Gjersjoen-tavon a norvég téliverseny. Ezenél már francia körökben is nagy az érdeklődés. Benoist, a két év előtti világbajnok, ismét indul. Ezenkívül a francia Bugatti-menők közül is sokan mennek Norvégiába.

120.000 motorosjármű van a kis Dániában. Eszerint minden harminc emberre esik egy jármű. Ebből 98200 automobil, 21.800 motorkerékpár. Kopenhágában csaknem annyi a motorosjármű, mint egész Magyarország motorosállománya.

#### MOTORKERÉKPÁRHÍREK.

##### BELFÖLD.

A Budapest Sport Egylet a következő évben a Tattersalban dirt-track-versenyeket fog rendezni. A már régen megkezdett tárgyalások eredményre vezettek és a pályát ennek megfelelően át is fogják alakítani.

Kovács házy Vilmos székesfővárosi tanácsjegyző, a BSE ügyvezető elnökének 25 éves szolgálati jubileumát ünnepelték december 9-én a Millenáris-versenypálya nagy dísztermében az egybegyűltek. Sok ilyen derék, önzetlen harcost kívánunk a motorsportnak. Éljen sokáig!

1930. év elején újból be kell mutatni a versenysisakokat a KMAC-ban. Ez a rendelkezés azért vált szükségessé, mert igen sok sisak a folytonos használat folytán már félig-meddig tönkrement és nem nyújt biztonságot viselőjének. Az újbóli hitelesítések a KMAC-ban délelőtt 10—1 és délután 4—7 óra között történnek.

Hild Károly végzi újabban a KMAC-ban a motorkerékpár- és versenyügyeket. Ambiciózus munkájának már megvan a látszatja. Hild évekre visszamenőleg rendezte a versenyeredményeket, úgyhogy ma már minden adatot egy perc alatt rendelkezésre bocsátanak az érdeklődőknek. A jövő évi terminusok hatalmas falitáblán függenek közszemlére téve. Hild Károly személyében a KMAC egy roppant tehetséges és ambiciózus fiatalembert nyert meg az adminisztratív munkának.

Motorosok!

Használjatok

**FERBA**  
KÉZMOSÓSZERT

Főlerakat: PÁPAI ÉS SZAJKÓ, VI. Lázár-utca 20. sz. Az Opera mögött.

Egy egészen új, semmit sem használt

**1000 kcm-es BSA motorkerékpár teljesen csukott oldalkocsival**  
(taxi célokra próbaminta volt) olcsón eladó. Cím a szerkesztőségben

**TÚRÁN NÉLKÜLÖZHETETLEN a**



dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, zsírcsapok minden kivételben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyerszelepek, zsíróprések. Nagy raktár!  
„Kérjen árjegyzéket.”

**Vezérképviselő:**  
**Balogh Arthur okl. gépészmérnök**  
Budapest, V., Lipót-körút 27. Tel. 295-39

Átmeneti kabátok  
Esőkabátok  
Hó- és sárcipők

**Weszely**

IV, Váci-utca 9. sz.





**MOTALKO****Nagy árkedvezmény! — Óriási pénzmegtakarítás!****Érdeklődjék telefonon (136-64)**Előfizetőink igazolványuk ellenében a **PHÖBUS Műszaki és Olajkereskedelmi Rt.-nál**, Budapest, V., Kossuth Lajos-tér 9. (ezelőtt Országház-tér) és szerkesztőségünkben vásárolhatnak csekkfizeteket. A csekkfizetek beválthatók minden PHÖBUS- és SHELL-kútnál.**Autóalkatrészek.**

Goodrich-pneu. Zenith gázosító. RIV golyós csapágyak: 10 százalék. Szilárd Béla autóalkatrész szaküzlet, Budapest, VI., Nagymező-u. 15.

**Motorkerékpáralkatrészek**és pneumatikok: 10 százalék. **Biró Jenő** motorkerékpárszaküzlet, Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 2.**Motorkerékpár-oldalkocsik**és azok javítása: 10 százalék. **Jankovits Ferenc** oldalkocsigyártó üzem, Budapest, VI., Hegedüs Sándor-utca 25.**Automobilnagyjavítás.**

Autójavítások 100 pengőig 10 százalék, azon felül 5 százalék. Nébel és Szirmai autójavítóüzem, Budapest, VI., Lehel-utca 17.

**Kilométerórák, sebességmérőórák és javításuk!**Jäger kilométerjelzők magyarországi vezérképviselője: **STERN RICHÁRD**, V. Lehel-u. 10/a. Tel.: L. 903-73. Jäger kilométer-, sebességmérőórák 5%. Mindennemű kilométerórák és sebességmérők javításából 10%**Autó- és motorkerékpárszerszámok.**10 százalék. **Székely Ignác** szerszámmagykereskedés, Budapest, VI., Podmaniczky-utca 18., Jókai-utca sarok.**Elektromos javító-**és szerelőüzem: 10 százalék. **Urner és Berkovits**. Scintilla-képviselő. Világítások és dinamók. Budapest, V., Pozsonyi-út 4/f.**DUCO-gyártmányokból****10**

százalékos engedmény.

**BALKÁN LLOYD R.-T.**

Budapest, I. ker., Budafoki-út 9-11. szám

**Kerék- és küllőmunkák.**5 százalék. **Magyar Abrones- és Kerékgár Rt.**, Budapest, VI., Jókai-utca 8.**Karosszériamunkák.**Javítások és fényezés: 10 százalék. Új karosszériák építésénél: 5 százalék. **Nagy Géza**, Budapest, VI., Erzsébet királyné-út 50.**RALSON bőrruházat.**Bőrmellényeknél és bőrnadrágoknál: 10 százalék. Egyéb bőrárúknál: 5 százalék. **Scheuer Oszkár**, Budapest, VI., Vörösmarty-u. 13.**Kocsimosószivacsok,**szarvasbőrök, speciális polírozóruhák, különböző tisztítókefék (drótkefék): 10%. **Kartschocke J. és Fia**, Budapest, IV., Deák Ferenc-tér 4.**Rádiócikek**A katalógusárból adott 20 százalékon felül még külön 5 százalék! **BARTA ÉS TÁRSA** Budapest, VI. ker., Podmaniczky-utca 39. sz.**Fotócikek**és látszerek: 10 százalék. **Chmura László** fotóipari kellékek és látszerész. Budapest, IV., Ferenciek tere 2.**Autóbőröndök,**bőrdíszműárúk: 10 százalék. **Muskát László** bőrárúkereskedő, Budapest, VIII. Rákóczi-út 1.**CASTROL-olaj.**

10% engedmény. „PETROL” Műszaki és Olajkereskedelmi Vállalat ezelőtt „VITÉZ GYURKOVICH ÉS TÁRSA” Budapest, V. ker., Dorottya-utca 3.

**Soffőriskola-Úrvezetőiskola.**20 százalék. **Viktória Autószakiskola**, Budapest, VI., Vörösmarty-utca 53.**Browning és egyéb önvédelmi pisztolyok**Külföldi gyártmányoknál 10 százalékos engedmény **SKABA ÉS PLÖCKL VI, Vilmos cs.-út 33****Delco Remy-Hyatt elektromos felszerelési cikkek,**

Carter carburátorok, Love Joy hidraulikus lökhárítók, 10 százalékos engedmény.

„GART” RETEZÁR ÉS TÁRSA VI, Andrássy-út 10

**Görgős- és golyóscsapágy-**

munkák, 10 százalékos engedmény.

**SPIRAI SPECIÁLIS GOLYÓSCSAPÁGY-ÜZEM** Budapest, VI., Sziv-utca 71.

**Gummijavítás**

15 százalék. **Vulkán Gummijavító Rt.** Budapest, VI., Rózsa-utca 90 és VI. Mozsár-utca 12.

**BUGATTI és egyéb autók javítása, 10 százalék**

Bugatti javítóműhely, Rózsashegyi és Sztancsik Budapest, IX. ker., Vendel-utca 10. sz.

**Mindenemű kannázott olajokból 10 százalék**

Vitéz Antal János és vitéz Kaszala Károly műszaki olajkeresek. Budapest, VI. ker., Jókai-utca 29

**Autóakkumulátorok töltése**

és javítása. Ahemo anódpótlók és töltőkészülékek, rádiókészülékek, 5 százalék engedmény. MÜLLER LÁSZLÓ okl. vegyész-mérnök. VI., Liszt Ferenc-tér 6

**Motorcsónakok**

és siklótestek: 5 százalék. Dóka Mátyás csónak-építő üzeme, Budapest, III., Lajos-utca 145.

**Versenydíjak**

Serlegek. Ezüst. 10 százalék. Toth Manó ékszerész, Budapest, IV., Városház-utca 16.

**Textilárúk és selymek 10 százalék**

**SZÉNÁSSY GYULA, IV, KRISTÓF-TÉR 4**

**Lakkok, festékek**

és háztartási cikkek: 10 százalék. Schwabl Alajos lakk- és festéknagykereskedés, Budapest, V., Vilmos császár-út 22.

**SPEEDWELL-olaj**

20 százalék engedmény. Phöbus Műszaki és Olajkereskedelmi Rt. Budapest, V., Kossuth Lajos-tér 9.

**Motorkerékpárjavító-műhelyek, 10 százalék**

Burghardt István, VI., Kazár-u. 10  
Friedmann József, V., Váci-út 28

**Autófelszerelési és motorcikkek 5—15 százalék, Castrol- és Lardoline Ricit-olajok 10 százalék**

LÉDERER LÁSZLÓ, KISKUNFÉLEGYHÁZA

**Javítási munkák 20 százalék**

**FÜRPA SZ TESTVÉREK, MISKOLC**

**Javítások 10 százalék**

**ANTAL JÁNOS, KAPOSVÁR**

**Javításokból 8 százalék**

Sphynx-benzin literenként 40 fillér, Vacuum-és Castrol-olajoknál 10 százalék, mosás 2 P  
**MESTRITS JENŐ, BELVÁROSI-GARAGE, PÉCS**

**Budapesti szállodák:**

Carlton-szálloda szobaáraitól . . 10 százalék  
Continental-szálloda szobaáraitól 10 százalék  
Park-szálloda szobaáraitól 20 százalék, étkezésből 10 százalék

**Budapesti garageok:**

Carlton-garage 10 százalék  
Cyklop-garage 10 százalék  
Park-szálló garage mosással 6 P, mosás nélkül 4 P

Vidéki szállodák	Engedmény			Megjegyzés
	Szobaárakból	Étkezés- rinti éle- zésből	Garageok P-ben	
Szombathely, Sabaria-szálloda	20%	10%	2.—	
Eger, Korona Nagyszálló	20%	10%	—	Garage éj: 11
Eger, Nemzeti-szálloda	*	10%	díjtalan	* 1 ágyas 2.— P * 2 ágyas 3.60 P
Sátoralfajuh. Magyar Király-szálló	15%	10%	1.20	
Tapolca, Pannonia-szálloda	10%	10%	2.—	Box
Kisvárd, Nagyszálló	20%	10%	—	
Debrecen, Arany Bika	10%	—	—	
Grosháza, Alföld Nagyszálló	20%	10%	1.—	
Sopron, Pannonia-szálló	15%	10%	2.—	
Gyöngyös, Hungária-szálloda	20%	10%	—	
Pécs, Aranyhajó-szálloda	20%	10%	—	
Kaposvár, Turul Nagyszálló	20%	10%	—	

**Vidéki garageok:**

**KAPOSVÁR, ANTAL JÁNOS 10 SZÁZALÉK**  
**MISKOLC, FÜRPA SZ TESTVÉREK 10 SZÁZALÉK**

**TISZTA BENZIN**

??

7.34 fokos

**44**

fillér literenként

Acímet csak akkor tudja meg, ha előfizet!

A



KÉPVISELET ÁRUSÍTJA

A



CHENARD & WALKER  
KISAUTÓKAT  
ÁTALAKÍTHATÓ  
KÖNNYŰ  
TEHERAUTÓKAT



Peugeot  
Maritime

MOTORCSÓNÁKOKAT  
VÍZITAXIKAT  
SIKLÓCSÓNÁKOKAT  
OUTBOARDMOTOROKAT

**BUGATTI AUTÓK**  
magyarországi vezérképviselete  
V., József-tér 11. Telefon: A. 802-05  
Műhely: József 410-01

# CORDATIC



**Kisebb  
üzemköltség**

**Nagyobb  
üzembiztonság**