

53959

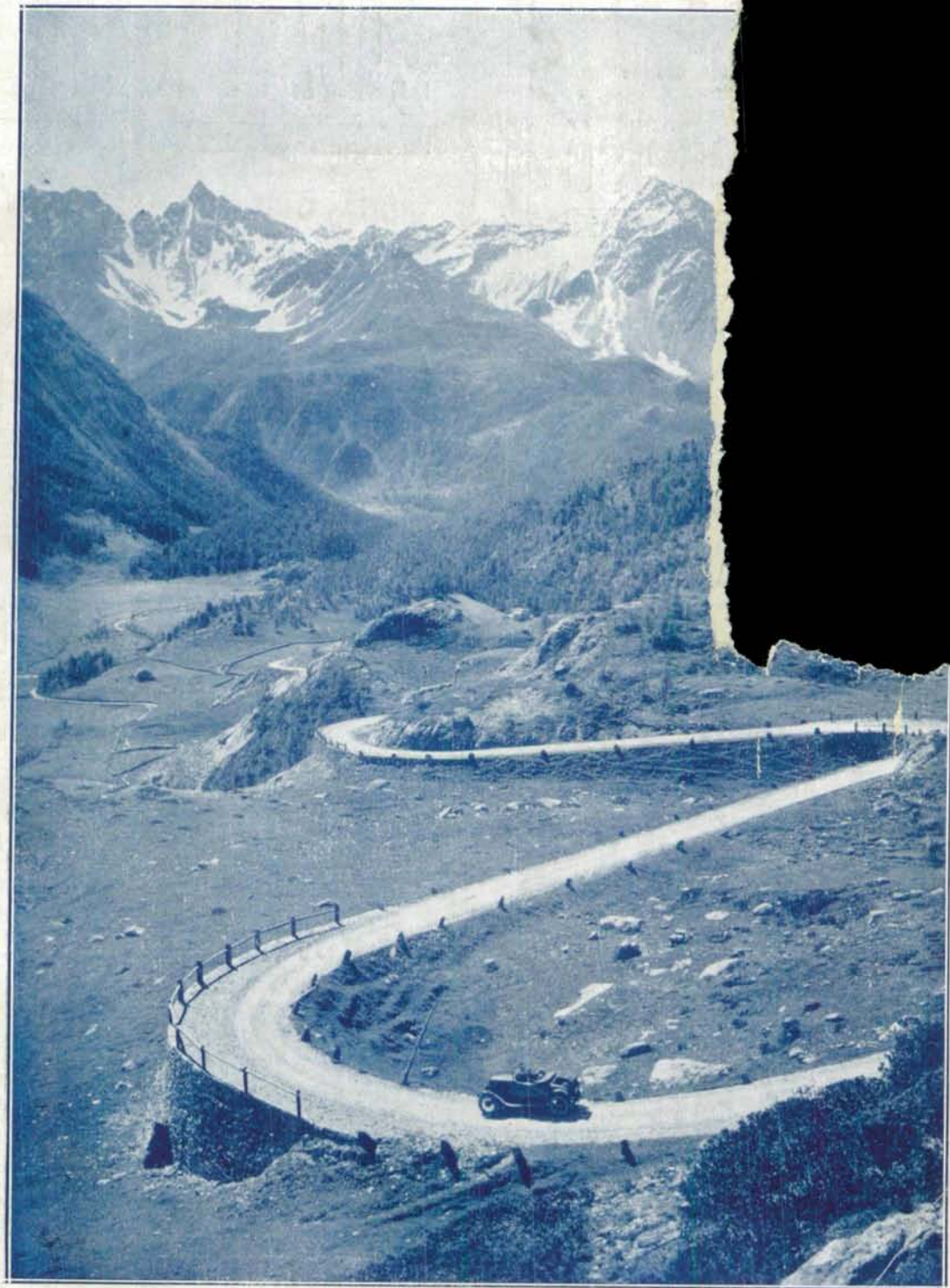
Magyarországi Autóklub 1930 június 1. évi füzet

3107

Automobil Motorsport-Turizmus Közlekedés - Útikalauz

V. ÉVFOLYAM

1.
SZÁM



Részlet a Bernina-hágóról, St. Moritz és Tirano között.

ÉVIETENI KÖNYVTÁR
1932/33. 1-192

A MAGYAR TOURING CLUB HIVATALOS LAPJA

on,
enyeken,
úrautakon
műben

egelső

áll

AY



Kiállítási terem:

Budapest, V, Zápolya-u. 15-17

Az új

„DANUR I”

szeszlámpa-automata
(magyar szabadalom)

ismét kapható.

1 éves garancia!
Tökéletes, megbízható!

A készülék ára 24 P

Követelje mindenütt!

G y á r t j a:

URNER ÉS BERKOVITS

villamos autóberendezések gyára
Budapest, V., Pozsonyi-út 4/F.

Automobil Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Útépítés

V. ÉVF. 1. SZÁM

A MAGYAR TOURING CLUB HIVAT

Officieuelles Organ des Magyar Touring Club | Journal Officiel
Official Fortnightly of the Magyar Touring Club | Organo Ufficiale

Felolós szerkesztő:

DÉVÁNI ISTVÁN

MEGJELENIK

HAVONTA KÉTSZER

DÉ

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-u. 111. IV. em. Tel.: Aut. 136-64

Postatakarékpénztári csekk számla: 34240. Előfizetési díjak: Magyarországon évi 35 schilling, Jugoszláviában évi 500 dinár, Csehszlovákiában évi 160 cseh korona.

HIVATALOS RÉSZ

A Magyar Touring Club vezetősége. *Elnök:* nagybudafai Vermes Gyula földbirtokos. *Alelnökök:* borhi Borhy István földbirtokos, Quittner Ervin műépítész. *Végrehajtó-bizottság:* Máry Dezső alezredes, dr. Kovács Sebestyén László Magyar Általános Hitelbank-igazgató. *Harsányi Jenő okl. mérnök. Választott választmányi tagok:* Ifj. Csonka János mérnök, dr. Glósz Miklós min. titkár, Haag Dezső „Hangya” főmérnök, dr. Hajós Imre, Harsányi Jenő okleveles mérnök, Havas Jenő vezérigazgató, Kirschner Béla Autótaxi r.-t. igazgató, Korbuly Géza földbirtokos, dr. Kovács Sebestyén László Magyar Általános Hitelbank-igazgató, Lindner Ernő m. kir. főmérnök, Pilaszanovich Antal ny. min. tanácsos, Sissoviich József Autótaxi r.-t. igazgató. — *Hatósági megbízottak a Magyar Touring Club választmányában:* Brunswick György őrnagy, Kormányzóság, dr. Tormay Géza államtitkár, Forster Gyula h. államtitkár és Markhot Jenő min. tanácsos a Keresk. minisztérium, dr. Kontz Endre min. tanácsos, Belügyminisztérium, Makó Kléger Sándor min. tanácsos, Népjeléti minisztérium, dr. Magyary-Kossa József min. titkár, Pénzügyminisztérium, Máry Dezső alezredes, Honvédelmi minisztérium, Pisztelka Rezső ezredes, Honvédfőpar.-ság részéről. *Meghívott választmányi tagok:* Andrassy Sándor v. b. t. t., Erődy-Harrach Tihamér orsz. képviselő, Ehrmann Kornél Magyar Ruggyantaárugyár-igazgató, Iványi Gusztáv m. kir. százados, Kornfeld Pál báró, Administrateur Délégue, Magyar Általános Hitelbank, Rassay Károly orsz. képviselő, Szilágyi Lajos orsz. képviselő, dr. Shvoy Kálmán tábornok, Vojnits Miklós báró orsz.



képviselő és Szöv. alelnök nárd Győző n pád mérnök. Jenő magánti és Röck Istvá Ferenc minisz műépítész. Ú véd. Főtitkár. konzul

Triptique-t, corne Magyar Touring Clu tique ára országunké A nemzetközi útigaz kerékpárvezetőknek tositás díjai motorke loknál 18—36 pengőig egy évi időtartamra érendő.

A Magyar Touring Club hivatalos helysége: Budapest, V., Deák Ferenc-u. 10. I. em. Hivatalos órák: d. e. 10—2-ig, d. u. 4—6-ig.

A Magyar Touring Club tagjai négyfélék. a) *Alapító tagok:* Felvételi díj 40 pengő. Tagsági díj egyszerű személyeknél 600 pengő, magán-személyeknél 300 pengő. b) *Rendes tagok:* Felvételi díj 40 pengő. Évi tagdíj három évre szóló kötelezettség mellett, évi 40 pengő. c) *Pártoló tagok:* Felvételi díj 12 pengő. Tagsági díj két évre szóló kötelezettség mellett évi 12 pengő. d) *Junior-tagok* (kiskorúak): Felvételi díj 6 pengő. Tagsági díj két évre szóló kötelezettség mellett, évi 6 pengő.

A MAGYAR TOURING CLUB ÚTJELENTÉSEI

1929 január 10.

Magyarország. Az országutak kivétel nélkül járhatóak. Tekintettel a tartós hidegre, az utak mindenütt kőkeményre vannak fagyva. A Mátrában a hőmennyiség meghaladja a 10—15 centimétert, ennek dacára a Mátra-hágó útvonala hóláncok nélkül is kitűnően járható. A bitumenes, keramit-, beton- és aszfaltutak a lefagyott ködpárák következtében néhol nagyon csúsznak, ezért hasonló borkolatú utakon a vezetésnél kettőzött figyelem ajánlatik.

Ausztria. Az alanti alpesi hágók jelenleg az automobilforgalom számára zárva vannak: Arlberg, St.

Anton és Langen között, Reschenscheidegg 60 cm. magas hófúvások, Flexenpass, Pass Thurn, Katschberg, Radstädter Tauern, Turracherhöhe, Loiblpass, Käerntner Seeberg, Glockner-strasse, Kreuzberg, Phyrnpass, Pötschenpass, Pass Gschütt, Gesäuse, Stubalpe, Pack-sattel, valamint a Mariazellbe vezető utak, mint a Zellerain, az Annaberg és a Niederalpl. Hólánccal járhatóak: A Fernpass, Brenner, valamint az Innsbruck—Salzburg-útvonal Wörgl-ön keresztül (kb. 30 cm. hómagasság), a Pass Lueg, a Radstadt—Liesen-vonal egyes szakaszain hófúvások (eltakarítás folyamatban). A nagy osztrák fővonalak: Wien—Semmering—Bruck

Infurt — Villach — Spittal —
ch, valamint Bruck—Graz
járható.

adacára a helyenkénti hó-
ó. Mindenesetre hóláncok
yenkénti hófúvások elta-

vazások folytán, kivéve
ideket, az összes észak-
számára járhatatlanok.
mindenütt foiyamatban
esetében az Int. Reise-
sürgönyre felel.

győ útvonalak hóláncsal
mondott hegyi átjárók
ható, természetesen hó-
kivétel nélkül zárva
1500 méter magas téli
szabaddá vannak téve

Csehszlovákia. A Magas-Tátra útvonalain 30—40
cm. hó fekszik. Az utak hóláncsal még járhatók.

Pyreneusokban a nagy hegyi átjárók, mint a Puy-
morens, Somport, Tourmalet, Pourtalet, Col d'Aubisque,
Portet, Peyresourde járhatatlanok. A *Franciaországból*
Spanyolországba való átkelés a két tengerparti útvona-
lon eszkozlendő (Perpignan—Barcelona vagy Biarritz
—Sansebastian). A Haute-Savoy legtöbb hágója be
van havazva, kivéve a déli fekvésűeket és a Geneve—
Grenoble—Nizza direkt útvonalon fekvőket. Ugyanígy
járhatatlanok a francia-olasz átjárók, mint Genevre,
Mont-Cenis, Petit St. Bernard.

*Egyébként, tekintettel az állandó hóesésre, a kiadott
jelentések helyenként napról-napra változnak. Ezért
legcélszerűbb minden utazás előtt a Magyar Touring
Clubban telefonon vagy személyesen érdeklődni, ahol a
lehetőséghez képest pontos információkat kaphatunk.*
(Automata 825—14.)

A Magyar Touring Club közli, hogy a Rajna-híd
Flaach és Ruedlingen között a múlt év december 22-én
ismét átadatott a forgalomnak.

sszióim Közép-Európában

anulhatunk? — Javulnak az utaink, de rossz az útjelzés
mokban — Exotikus számtáblák — Lengyelhonban

Irtá: HODOSSY IMRE

el utazgatva Európában,
ar autóst érdeklő dolgot
csak irigységgel ve-
az bizony sokszor, hogy
arra, hogy ez, vagy az
egoldva. És haza jöve,
nem is fekszünk annyira
szik és amennyire ma-
doljunk csak erre olyan-
ki valamire az ítéletet,
kor, „ez is... történhetik...
*
Sajnos, van Magyarországnak egy pár sebezhető
pontja, ilyen a helyenként nagyon rossz utak és az útjelzé-
sek teljes hiánya. Az elsöre szolgáljon vígasztalásul, hogy
egyrészt teljes erővel folyik az útépitőmunka az ország
minden részében, másrészt egyik szomszédunk sem kényez-
teti el a túrázó motorost jó utakkal s így még sokszor dí-
csérni is hallottam külföldön országutainkat. Például az idei
Länderfahrt résztvevői hálából, hogy jó fogadtatást és még
jobb utakat találtak, magyar leventesapkákat vettek em-
lékbe és sastollal vonultak végig Németországban.

De, hogy úgy a magyar, mint a külföldi autós, hosszas
kérdézősködések, vagy alapos térképtanulmányozás után ta-
lálhat csak rá a kívánt útra, erre nincs enyhítő körülmény,
ez bizony nagy elmaradottságra vall. Lengyelországtól Szi-
ciliáig minden országutat jelezve találtam, nem beszélve Né-
metországról, mely hatalmas, messziről olvasható felírásai-
val és útjelzőtábláinak nagy számával e téren talán egész
Európában vezet.

Berlin és Páris! A két nagy rivális. Páris talán szebb,
de Berlin a modernebb, a huszadik század fővárosa, szinte
amerikai arányú fejlődése és a város életének lenyűgöző
lükettése, a jövő metropolisát, egy új Newyork keletkezését
sejteti, Páris egy darab történelem, a tegnap szépségét él-
vezhetjük benne. Berlin a mának él, amit technika, rend,

higiénia és célszerűség ma produkálni tud, ott találjuk — és
mindezt legyőzve, megcsónkítva, elszegényedve.

De ugye, minket főleg a nagy kérdés érdekel, hogy mi-
kép bonyolódik le e két világváros forgalma? Alkalmam
volt ez idén mindkettőt megfigyelni és összehasonlítani és
elmondom, hogy a mi Budapestünk szempontjából mi az,
amit átvehetőnek, alkalmasnak tartok. Az első benyomás
mindkét helyen a csodálaté, hisz pesti szemnek soha nem lá-
tott látvány a rohanó autók három-négy sorbani áradata.
Később alapos vizsgálat alá vetve és személyesen résztvéve
a forgalomban, az a benyomásom keletkezett, hogy a berlini
közlekedés sokkal gyorsabb, fegyelmezettebb és technikai
berendezései jobbak, mint a párisi. Igaz, hogy a francia fő-
város mentségére fel kell hozni az aránylag több autót és a
helyenként öreg, szűk utcákat. Egész Beriin területén a há-
romszínű, automatikus forgalmi lámpákat találjuk, melyek
a piros-zöldet mindig 24 másodpercig, a sárga fényt pedig
6 mp-ig vetik, ez egyrészt azért kell, hogy a keresztezés kö-
zépén előbb összegyűlt és balra bekanyarodni akaró kocsik
nyugodtan elhagynassák a keresztezést és hogy az irány-
cserere jókor figyelmeztesse a várakozó járómuveket. Né-
metországban jobbra hajtának, így aki balra akar kanya-
rodni, vagyis a szembe jövő sort átvágni, csak a sárga jel
tartama alatt teheti, addig a rendőrtől egy arasznyira a
középen kell várnia. Ez a nálunk egyelőre főlöszleges intéz-
kedés már a nagy német városokban teljes sikerrel be van
vezetve, sajnos, Párisban nincs és emiatt teljesen bizony-
talanná teszi a nagy keresztezések forgalmát. A szembe jövő
sorokba szinte beékelik magukat a derékszögbe befordulók
és sokszor egészen megakasztják azok mozgását. Magam lát-
tam, amint 4 autó, mint szabályos négyszög összefordult,
mindegyik a hűtőjével a másik hátsókerekének volt fordulva
és így meg se tudtak mozdulni. Tolatni veszélyes volt a ka-
varodásban, tehát megkezdődött a dudakoncert rendőri se-
gédlettel. De a rendőr, vagy a földre süllyesztett zöld lámpa
megkerülése mindkét helyen kötelező s csak a rendőr külön
jelzésére „vághatnak”. A francia lámpák csak egyszínűek,

de csengő szól, amint a vörös kigyullad. Itt stopperrel mértem, hogy mennyi idő szükséges, amíg a keresztezés kitisztul és az álló kocsik elindulnak. Az eredmény 5—7 mp, ami a németeket teljesen igazolja, hogy 6 mp-ig világítanak sárgával. A csengőt azonban lakott területen barbarizmusnak tartom, tessék egy lakást elképzelni, mely alatt percenként egy mindent túlharsogó alarmcsengő üvölt. Három intézkedést gondolok a budapesti viszonyokra alkalmazhatónak, ha nem is a közeljövőben, de a forgalom növekedésével arányosan.

Az előbb említett bekanyarodás megszorítása, nálunk jobbra, mely tilalmat a főbb keresztezésekre, vagyis ahol lámpa szabályoz, lehetne korlátozni. Megengedni és a vezető megítélésére bízni, hogy harmadiknak, negyediknek előzhet, keresztezésnél is; ez nagyon meggyorsítja a forgalmat és ha első hallásra veszélyesnek is tűnik fel, a sok külföldi példa viszont igazolja az ellenkezőjét. Párisban még hozzá teljesen ismeretlen autókön az irányjelző és mindkét oldalon szabad előzni, akár ötödiknek is. Harmadik ajánlatom, mely a forgalom növekedésével úgyszintén szükségesnek fog mutatkozni, hogy a járóművek csak a menetirányukba eső baloldali járdához állhatnak, mert már sok összeütközés okozója volt egy-egy hirtelen a jobboldalra átkanyarodó kocsik. A parkolással nekünk, hála Istennek, még sokáig nem lesz gondunk, annál inkább azonban a gyalogosokkal. Ez viszont Párisban már nem probléma, ott a közönség félösebb és ráérő része, csak a megengedett időpontban és a faburkolatba vert sárgarézszegecsek között kel át az úttesten, aki pedig siet, hihetetlen ügyességgel és szemmértékkel keresztülugrál az áradaton és csak ha elütik, írja fel a rendőr (ha még tudja).

Kétféle módszert különböztethetünk meg a rendőrök forgalmi szabályozásánál: az egyik a bécsi iskola, az egyenként hívogató, integető, állandóan minden irányba figyelő közlekedési rendőr, a másikkal nem tudom hol a hazája, de jellemzője a merev, egyesekre tekintet nélküli és mondhatnám gépszerű váltása a forgalmi irányoknak. Az első, egy az idegekre menő, nehéz agymunka, de áldása az igazi gyors autóközlekedésnek; a második nagy, forgalmas keresztezéseknél, hol állandó az autóáradat, jól beválik, különben egyenlőtlené teszi a forgalmat, sokszor egy tolóközi kedvéért nyolc autó áll félpercig. Az első rendszer szerint Berlin, Stuttgart, München, Genf, Budapest sok helyén és főleg Bécsben láttam az irányítást. A bécsi rendőrt tartom különben a legtökéletesebbnek az általam látott városok között, teljesen átérti feladatát, amelletted kedves és nyugodt. A berlini katonás, intelligens, a párisi nem az, könnyen izgul és barátságatlan; a müncheni kicsit „wichtigmacher”, de azért kedves; Zürichben, Genfben észre se venni őket, oly kevés van belőlük; az olaszok, Nápolyt kivéve, aranyosak, főleg Rómában, ahol talán a legméltóságteljesebbek. A cseh is elég szimpatikus, a krakóiak pedig egyenesen kedélyesek.

Határörökhöz volt idén szerencsém, 58 határátlépésem alkalmával körülbelül megegyezők a vélemények a rendőrökről mondottakkal, csak a franciák nagyon alaposan kutattak és a beutheni németek egy kis vízumlejárásért olyan felfordulást csináltak, mintha valami főbenjáró bűn lett volna; letartóztattak és 3 márka büntetés lefizetése után engedtek csak tovább Lengyelországba. Persze míg betaxiztunk a határról, 3 órára oda volt. Azért kicsit igazuk volt, mert rendnek muszáj lenni!

Egy pár jellemző számadat Páris forgalmából. Magam számoltam stopperem segítségével a percenkénti egyirányú forgalmat, ennek kétszerese adja az utcáét és hatvan-szorosa az óránkénti eredményt. Az Avenue de l'Opera-i erkélyemen sok mérés átlaga eredményeképpen a forgalmas nappali órákban, mindkét irányban számítva, percenként 65—80 gépkocsi halad el. Az érdekes ebben, hogy a forgalom növekedésével először emelkedik ez a szám egész 80-ig, de a legnagyobb közlekedés idején ismét leesik 65—70-re, mert a mellékutcák is tömve lévén, nagyon lelassul a menetsebesség a főúton. Ebben az időben aztán a gyalogos sokkal sebesebben jut előre és az autók százait is könnyen lehet előzni. Egyizben ilyenkor az erkélyemen 27 cammogó és álló autóbust tudtam megszámlálni, egy körülbelül 700 m-es szakaszon. De a vezetőknek Párisban igazán anyagi türelmük van, csak ha öt-hat percnel tart tovább egy-egy sarkon az állás, kezdenek vészes dudu- és klaxonkoncertbe.

A Place de l'Operán, hol a legsűrűbb az autók mindent elsőprő áradata, a percenkénti forgalom 105—115, ami ha napi 10 órát számítunk, úgy 70.000 autónak felel meg naponta. Nyugodtan mondhatom, hogy autónak, mert az az óránkénti egy ló, mely halálmegvetéssel üget ebben az áradatban, vagy az a pár mindenre elszánt kerékpáros és motoros, úgysem számít. A villamosokat forgalmas helyekről már évek óta kitelepítették, helyüket a busz és Páris egyik csodája, a szédületes arányokban épített metro foglalta el. Az Opera előtt sétáló idegen nem is sejtí, hogy lábai alatt három emelet mélységig száguld három metronal öt kocsiból álló vonata és aki igazán gyorsan akar eljutni nappal egy messzi pontra, csak a metropolitant használja, mely helyenként a 65—70-es tempót sem szégyelli. Newyorkban már régóta felvetődött a parkolás problémája. Páris közel 300.000 autósát újabban is foglalkoztatja, mert hogy a főutakat tehermentesítsék, a rendőrség január elsejétől közlekedésszerűsége elrendelte a kötelező parkhelyek használatát. Csak az autókлуб tagjai nyugodtak, róluk külön gondoskodik a club. Hazajöve, bizony üresnek találtam a pesti utcát az első napokban és főleg nagyon „vegyesnek” a járóművek szempontjából.

Addig boldog egy autós, addig járja nyugodtan valamely külföldi nagyváros aszfaltját, míg egy szép napon rá nem jön arra a felfedezésre, hogy az autóknek, motoroknak számtáblájuk is van, amely a hozzáértőknek sok érdekeset árul el. Mert, úgy-e, először mindenki meglepődik azzal, hogy az utcán sétálva felismeri sorba a gyártmányokat, de az aztán már nem könnyű egy rohanó kocsin ráismerni a márkajelzésre, országra és városra, pedig nagyon mulatságos. Ilyenkor látni, hogy a Nyugaton mit túráznak az autósok. Párisban például több az angol számozású kocsik, mint Pesten, mondjuk, a Szeged kerületi, de akad kint például vörös „B” is sok, ami Brüsszelt vagy fekete „B”, ami Barcelonát jelent. Láttam egy gráci BMW-t és az a csoda Stutz az Opera mellett „RA” országjelzéssel, csak Buenos-Ayresből jöhetett. Aztán, ha az ember később jól beletanult, akkor tudja például, hogy „M. I.” Provinz Sachsen, fehér „MI” Milánó, fekete „M” Madrid, „MC” Monte-Carlo és piros „M” Miskolc és hogy „SS”, ami az angol katalógusban oldalt vezéreltet jelent, Stuttgart környékén „Super Sport”-ot, Panhardék monogramma mellett pedig „sans sanpape”-ot (szelvény nélküli), az egy spa-

**Az „Automobil—Motorsport—Turizmus”
összes előfizetési kedvezményei a január végén megjelenő
2-dik számában lesznek közzétéve**

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

nyoi szantadián csak San Sebastiano-t jelenthet, úgy-e?

Husvét vasárnap is egy elég internacionális társaság a müncheni Deutsches Museum előtt, egy londoni Bugatti, egy kopenhágai Minerva, egy berlini Nash és három svájci kocs, de ezeknek a címét csak valami heraldikus tudta volna megfejteni. Az igaz, hogy az én Velocettem vörös Bp-jével sem kellett szégyellenem magam.

Ha már számtábláknál tartunk, nem lesz érdektelen elmondanom, hogy az unokabátyám a Steyr-ét Prágából más számmal kapta elől, — mint hátul és úgy járt Szlovenszónk hónapokig, minden baj nélkül.

*

Milánóban tavaly júniusig balraajtás volt a szabály, ellentétben egész Olaszországgal, Mussolini természetesen ezt az anomáliát most megszüntette, de, hogy milyen eredménnyel, azt érdekesen mondotta el nekem épp egy milánói ismerősöm: „Eddig a vidékiek és külföldiek csinálták a zavart és a karambolokat, — most mi, milánóiak”. Hiszen ez el is képzelhető, Pesten se volna másképp, ha márólholnapra hajtási irányt cserélnénk.

*

Citroën. Ez a név uralja Páris autóéletét, ez a kocsi látható főlényben van a taxik között és a hathengeres megjelenése óta, a magánautók között is. Ez a név olvasható százezernyi hűtőn, vagy egy méltóságteljesen keringő repülőgép által vontatott nagy vászon sárkányon, vagy az Eiffel-torony 300 méternyi magasságát teljesen elborító villanyhirdetésen. Sok autógyár örülhetne, ha évi forgalma annyi frank lenne, mint Citroënék hirdetési költségei.

A Párist jellemző márkák közé tartozik a másik véglet is: a Rolls Royce. Csak az előkelőbb kerületekben fordul elő, de ott aztán percenként. A többi gyártmányról is, azt hiszem, hű képet adhatok, mert mint vérbeli automobilista, a négyheti kintlétem alatt nem igen hagytam felismeretlenül kocsit mellettem elfutni. Persze az olcsó kocsik között még a Renault, az Unic, a Peugeot, a Donnet és Ford uralja a piacot Rosengart is kezd terjedni, de mintha valahogy ez sikerült volna a külseje miatt, a legkevésbé. az Austin generációból, A drága autók osztályát öt név foglalja el, mondhatni kizárólagosan, ez a Delage, a Talbot, a Panhard-Levassor, a Voisin és a Hotchkiss. A nagy luxuskocsik pedig a Hispano-Suiza, a Packard, a Cadillac, de főleg a már említett Rolls-Royce gyárak neveit viselik.

Bizonyára lesznek sokan, akik ezt olvasva, magukban kérdik, hát hol a többi gyártmány, hisz vagy 80 francia márkát minden pesti autós ismer? Én sem értettem ezt az első napokban és azt gondoltam, később talán lesz hozzájuk szerencsém, de nem igen mutatkoztak. A négy hét alatt láttam, hogy csak párat említek, egy-egy Bignan-t, Derby-t, Ariést, BNC-t, George Irat-t stb. és pár darab Amilcar-t, Salmont, Bugattit, Sizair-Frères-t, Delaunay-Bellevillet-t, Farmant, La Licorne-t, Ballot-t, Brazier-t, De Dion-t és Chenard Walckert, nem beszélve, hogy pél-

dául a Szalonok állandó hőseinek, mint Tracta, Buccioli, Sensaud-Lavand stb. nyomát sem látni az utcai forgalomban.

A külföldi gyártmányok között még a legtöbb a Fiat, Buick, Chrysler és Chevrolet, de egyrészt a francia vámok magasak, másrészt a franciák nagy hazafiak és így legfeljebb minden 30-ik kocsit külföldi. A legérdekesebb kocsit, mit kint láttam, talán az új Cord volt, az első tengelyt kivéve nagyon hasonlít a Duesenberg-hez, ezzel elárulva a közös konstruktort.

Motorkerékpár, mondhatni, csak a külvárosokban látható, a legtöbb Terrot, Peugeot, Motobecane, Harley-Davidson, Sarolea és AJS. Egy kétkerekű autót is láttam néha, azt hiszem, egy „Morgan-Monotrace” volt.

*

Az Avenue de l'Operai ablakom alatt egy este, úgy 9 óra körül két taxi csúnyán összeütközött, az egyik még az út közepén álló hatalmas kandelábernek is neki rohant, úgyhogy a lámpa fentről darabokban zuhant le és az oszlop is a pisai ferdetornyhoz volt hasonló. A bennülők alaposan véresre vágták magukat az ablakokon, de a különben forgalmas utcán, megszámláltam, csak 38 ember tartotta az esetet megnézésre érdemesnek. Én is csak azért hozom elő, mert az este 9 órakor összetört lámpa helyén, de még a megsérült oszlopon már aznap éjjelkor ott égett az új lámpa és reggel 9-re pedig egy új oszlop állt ott és hirdette Páris városának modern és gyors szellemét.

Egy este pedig előttem kapott egy taxi derékba egy magánautót a Boulevard Haussmannon; hatalmas recsenés, üvegsörömpölés, a rendőr pedig vagy hat lépésre éppen felvilágosítást adott egy hölgynek, de meg sem fordult erre a karambolra, nyugodtan befejezte a beszélgetést, szalutált és csak ezután fordult léleknyugalommal a vezetőkhöz és szép udvariasan egy kis mellékcúba hívta őket, hogy az esetet elintézzék. Látszott rajta, hogy ez neki mindennapi mulatság.

*

Berlinben a versenyrendezés egy eredeti ötletével találkoztam. A Grünwaldi Stadionnak a Millenárishoz hasonló betonpályáján, volt autóknak és motoroknak sebességi verseny kírva, mindig négy, egy cég által kölcsön adott gépen. Ezeket kisorsolták a versenyzők között, tehát így a jobb gép előnyét eliminálták és csak a tudás számított. A 4 Dixi-Sporton. fej-fej melletti küzdelem volt a BMW-versenyző Paul Köppen és az ismert Bugatti-versenyző Burggaller között, nyert Köppen sárga Dixije, 83-as átlaggal. A 4 Zündapp-motor küzdelmét is Köppen könyvelte el magának. Közben a legnépszerűbb német hölgyversenyző, Hannie Köhler csinál egy pár Ehrenrunde-t, a Meissenből repülőgépen hozott Kardan-meghajtott Stockjával, még pedig a Länderrfahrtról emlékebe hozott búzavirágkék BocsKay-sapkában, darútollal. A program további részét szépségverseny, gymkhama és a lovasünnepélyeken szokásos carrousel, de autókon, fejezte be. Talán nálunk is tet-

**„A Pyreneusokban” című megkezdett cikkünk folytatását
a 2-dik számunkban közöljük**

széssel fogadnának a Millenárison valami hasonló bő programmal rendezett autóünnepélyt.

Münchenből már nem akartam úgy elmenni, hogy legálább egy rövid látogatást ne tegyek a világhíres BMW-gyárban. Megható kedvesen fogadtak; először egy mérnök vitt végig a hatalmas termeken, hol százával zsongtak a szerszámgépek. A legérdekesebb volt a szerelőlánc, melynek az elejére felerősítették a készen lakkozott vázat és a lánc lassú mozgása közben egyenkint lettek a motor és egyéb részek gyorskezü szerelők által beépítve. Nyolcvan perc kellett így az összeszereléshez. Hogy a bejáratásra mily súlyt fektetnek BMW-ék, már a hatalmas 750 m kerületű és emelt fordulás betonpálya mutatta. Eppen vagy hét gép kerिंगett egy trainingvezető felügyelete alatt, ki az előírt sebességet nagy számláblán jelezte, nehogy egymással versenyezve, az új gépeket tönkretegyék. A pálya belsején húzott magas sánc mögül földöntúli dübörgés hallatszott, csakhamar ennek az oka is világos lett. Itt 10 méterre, földbe vágott árokban, mely hivatva volt a gyárat ettől a hangorkántól megvédeni, járatták be a repülőmotoraikat. Persze 2—3000 körüli fordulatszám, fék-propeller és minden kipuffogóvezeték teljes hiányában, el lehet képzelni, hogy az a tíz motor ott mit művelt, hiszen vagy ötezer löerő harsogott ott egyszerre. Végezetül a vizitemet a mérnök és egy direktor, a gyár előtt álló Velocettemnek viszonzták, nagyon tetszett nekik és imponált a tankomra írt 1926., 1928. TT. Winners". (Azóta már 1929-ben is.) Azt hiszem, ezt ők is szívesen felírnák egyszer.

Packardék Champs-Elysée-i kirakatában egy csodaszép Roadsterhez támasztva, áll egy nagy tábla, melynek szövege, franciából értelem szerint lefordítva, a következő: „Hívei a 8 hengernek V-alakban, jó lesz iparkodni, már csak három van belőlük, míg az egysoros, 8 hengerest 80 példányban készítenek és jövőre már 100 lesz!” Na, szervusz Cadillac! Mert a V-alakú 8 hengernek úgy tudom, ő a papája, tehát ez a fenyegetés elsősorban őt és a kisöccsét, La Salle-t érinti. Mint harmadik, pedig biztos a nagy Lincoln lett számítva. Szóval hallották Uraim, hogy jövőre már 100 „eight in line” fog megjelenni a piacon.

Németországból hazafelé jövet, volt alkalmam egy kis bepillantást nyerni a nálunk oly kevésbé ismert Lengyelország autós életébe. Bizony, sok jót nem mondhatok róla, sokkal hátrább vannak, mint mi, főleg az útjaik leírhatatlanul rosszak, pedig a Kattowitz—Kraków—Zakopane útvonal a főbbek közé tartozik. Motorkerékpárt összesen csak kettőt láttam, viszont ami autót látni, az mind a legelső luxus-gyármány, csupa Lancia, Austro-Daimler és hasonló, még a taxik is szép kocsik mind. A Zakopanei hegyivereseny startjánál látott autópark egy kis szabadtéri autószaalon benyomását keltette.

Csehszlovákiába a Zakopane—Javorina—Tátra—Lomnic útvonalon keltem át. Ez egy 1000 méteren felüli magasságban keringő vadregényes út. Alig egy nyomtáv széles, teljesen gondozatlan hegyi út, felülete hol kőgörgögeteg, hol feneketlen sár. Itt vettem csak igazán hasznát Velocettem két „Drehgriffjének”, Gazda-kormányának és kétoldali láb-fékének. Így utólag visszagondolva, nem bántam meg a lengyelországi kitérésemet. Érdekes volt, de azért nem ajánlom senkinek motoron ezt a tortúrát, autón talán inkább. Pedig szép Kraków és nagyon kedves emberek a lengyelek.

Előfizetők! Most fizessünk elő!
Aki hamar ad, kétszerannyit ad!

Tite flex

HAJLÉKONY FÉMTÖMLŐ



**MEGVÁLTÁS A
MOTORKERÉKPÁROSNAK**

**NINCS TÖBBÉ BENZIN-
VAGY OLAJCSÖTÖRÉS**



DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.
BUDAPEST-WIEN-BERLIN-PRÁGA

TEL. A. 289-86 ÉS 144-71

VI., DESSEWFFY-U. 20

*A legmegelégedettebbek ma
Magyarországon az*



tulajdonosok.

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

Győződjön meg Ön is!

Vezérképviselet:

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

Aktuális kérdések a forgalomról és egyebekről

A hátsólámpa — Nem világít a paraszt — A lezárt főutca — A visszaadott rendszámok — Kísért a vámmelés — Frommerék nem veszik át a MAG-ot

Le kell szögeznünk, rettentő sok idejük van azoknak, akik Budapest és Magyarország forgalmát irányítják. Rettentő sok idejük lehet, mert egész napokon át, sőt azt hisszük, heteken és hónapokon azon török a fejüket, hogy mit lehetne ismét elrendelni. Nem hinnők, hogy van a földkerekségén még egy ország, ahol az állam és annak legkülönbözőbb szervei annyit foglalkoznának az automobilizmussal, a motorkerékpárral, a közlekedéssel és a forgalommal, mint nálunk, nem is szólva az adóról és az autótulajdonost feleslegesen terhelő újabb és újabb terhekről. A forgalmunkat újabban agyonirányítják és a különböző új szabályokból való kijutás kezd reménytelen lenni.

Nézzük, mi minden történik ebben a szegény, megcsontított országban. Két-három csirkefogónak nevezhető egyén, legyen az úrvezető vagy hivatasos soffőr, „hőstettet” követ el és miután szabálytalanul elrohan a rendőr mellett, eloltja hátsó lámpáját és az éj sötétjében odébb áll. Erre fel kitalálták a vezetőüléstről el nem oltható hátsó számtáblát. Pont Magyarországon született meg ez a korszakalkotó újítás. Mert 17.000 és egynéhány vezető között 3—4 akadt, aki baj esetén odébb állott és eloltotta a hátsó kislámpát. Kétségtelen, a rendelet nagyon jól jött egynéhány végső perceit élő javítóműhelynek, de ha meggondoljuk, mégis csak egy kényszerintézkedés, ami „pont Budapesten” született meg és amit az autós zsebe érez meg legjobban.

A kéziduda. Kötelező a kéziduda, mert a villanykürt hangos. Ez is pont Budapesten lett hangos. Egész Európában jó a villanykürt, Budapesten hangos. Nem itt van a baj, Uraim. Tessék már egyszer kézbe venni a gyalogosokat és kezdjék meg már azoknak a megrendszabályozását, akkor nagyobb csend lesz, mintha minden dudára szordinót szerelnék. Sehol sincs olyan zaj az utcákon, mint Budapesten! De Miért? Mert sehol sem kell a vezetőknek annyit dudálni, mint Budapesten. A gyalogosok sehol sem közlekednek olyan össze-vissza, mint nálunk. Itt kell a hibát keresni, nem mindig az autón, meg a vezetón. 1930 január 10-ét írunk és a gyalogos még mindig kénye-kedve szerint mászkál össze-vissza. Mi azt hisszük, az a zöld és vörös lámpa éppen úgy vonatkozik a gyalogjárókra, mint reánk, autósokra és motorkerékpárosokra. Mert kérem, mégis csak furcsa, hogy amikor a vezető megkapja a zöld jelzést és megindul, a következő pillanatban 4—5 ember ugrál előtte fejveszetten és a szidalmak legválogatottabb fajai röpködnek a fejéhez. Tessék kérem most már egyszer a gyalogközönség kioktatását is megkezdeni.

Ismét egy szép kis história! Ez is csak Magyarországon történhetik meg. Végre azt hittük, rend lesz az országutakon, rend lesz az éjszakában, Ki kell világítani a lovas-kocsikat. Szó sincs róla, megjelent a pótrendelet és vissza az egész. Mi történt? Mint hírlík, a kispazda képviselők eljártak a belügyminiszter úrnál és a belügyminiszter úr azonnal kiadta az ukázt, hogy válogatott népem, neked nem kell világítanod. Te csak maradj meg az örökös sötétségben! Amen! Hiszen utóvégre agrárállam vagyunk. Ha így haladunk, legközelebb megérjük, hogy az automobiloikat kiltják a Duna-Tisza közéről, mint a motocykloikat a Belvárosból, meg a miskolci főutcáról.

Apropos! Miskolci főutca. A minap hallottuk ezt az érdekes esetet. Egy budapesti úr autóján utazott fel családjaival a Bükkbe. Ugylátszik, a lillafüredi melegvízforrásokat szerette volna látni. Tisztes távolban követte őt ser-

dülő fia, egy istentelen járóművön, egy motocyklin. Mikor beérnek Miskolcra, az autó befordul balfelé, Diósgyőr irányában. A fiú utána. „Megállj!” — kiáltja a rend őre. „A motorkerékpárral csak a mellékutcán lehet közlekedni!” Mit volt mit tenni a fiúnak, befordult a mellékutca. Közben a mama intervenciójára az autó visszafordult keresni a Palikát. A Palika közben félórai kérdezősködés után ismét kijutott a Diósgyőrbe vezető főútra. Nosza, kezdte üldözni a papát, aki közben a miskolci főutcán kereste a fiát. Végre másfél órai keresés után egymásra találtak. A fiú közben megjárta lillafüredet, a papa pedig Mezőkövesdet. A mama szívgyörcsöt kapott és a lillafüredi kirándulás el volt rontva. Hát Uraim, legyünk őszinték, nem komikus dolog ez. Itt igazán kellene már valamit tenni. Ezek a lehetetlenebbnél-lehetetlenebb intézkedések igazán balkáni nívóra süllyesztik szépen fejlődő országunkat.

Mindennek van ellenszere, de az ellenszernek mindig olyannak kell lenni, ami a közre nem sérelmes. Azért, mert egynéhány éretlen ember a miskolci vagy a kiskúnfélegyházi főutcán ide-oda rohan, az nem ok arra, hogy a motocyklistát kiltítsák a főutcairól. Tessék fülönfogni a hangos kipuffogóval korzózókat, elvenni az igazolványukat és el van intézve. Azt azonban, hogy a főutcán lakó nyugodt kereskedőembereket vagy orvosokat, azért, mert ők motorkerékpáron közlekednek, mert nincs pénzüik Minervára, kiltassanak a lakóházuktól, a rendelőjüktől, vagy a kereskedésüktől, arra a Nyugaton nincs példa. Ez egy lehetetlen állapot. Ezek magyarországi kinövésai a rendcsinálásnak, amelyek tulajdonképpen nem mások, mint szegénységű bizonyítványok. Ha egy hatóság csak úgy tud tekintélyt szerezni a törvénynek, hogy ártatlanokat sújt, annak vajmi kevés a létjogosultsága. Ez olyan, mintha az egész falu népet lecsukná, mert elloptak egy disznót és nem tudnak nyomára akadni a tolvajnak. Igazán furcsa, hogy annyi modern gondolkozással megáldott vezetőemberünk szótlannul nézi ezeket az anomáliákat. Ugylátszik azonban, itt minden hiába. A tendencia ma autó- és motorkerékpárellenes és ez a gondolat minden intézkedésen ott viseli a bélyegét. Reméljük, lesz még feltámadás, Majd rá fognak jönni még az illetékes körök, hogy rossz politikát üttek. Majd amikor, Isten ne adja, szükség lenne a vasparipákra, akkor ott lesz a nagy reakció. Akkor ott fogunk állani 10—15.000 automobillal és nézni fogjuk szomszédaink gépjárműerdőt. Gondoljuk meg, hogy ma már egyedül Bukarestben 35.000 automobil mozog. Ugyanakkor Budapesten és a vidéken sorban állítják le a járóműveket, sorban adják vissza a számtáblákat a rendőrségen. Ma pontos adatok szerint Magyarországon 12.000 autó és motorkerékpár van már csak forgalomban és ez a szám is napról-napra csökken. Ezzel ellentétben Jugoszláviában óriási arányokban növekedik a gépjárművek száma. Ott eltörlik a behozatali vámoikat, másutt csökkentik és ezzel ellentétben, nálunk emelés van küszöbön.

Ezalatt a kulisszák mögött érdekesebbnél-érdekesebb események játszódhatnak le. A franciák a selyem behozatali vámjának redukcióját kérik a magyar államtól. Nosza, felhasználják az alkalmat a korifeusok és az esetleges bevételcsökkenés egalizálására az autóméremelését kérik a franciáktól. Amit elvesztünk a révén, fizesse meg az autós a vámon. Az ügylet azonban nem sikerült. A franciáknak az autókivitel éppen olyan fontos, mint a selyem. Az autó-

vámok emelését tehát a külföld szerencsésen megakadályozta. Ennek hatásaként a Frommer-gyár, mint értesülünk, már le is mondott a Magyar Általános Gépgyár átvételéről. Hogy most mi lesz a MÁG-al, azt igazán nem tudjuk, a selymen előálló veszteséget azonban be kell hozni. De min lehet behozni? A karosszérián és a motocyklin. A tervbevett emelés tehát itt fog bekövetkezni. A motorkerékpárok vámjának emelésére kapóra jön a Weisz Manfréd-gyár által megkezdett kis 250 kcm. motorkerékpárok gyártása. Már van magyar motorkerékpáripár. Egy vagy két WM szalad a Városligetben, próbálgatja egy-két „Einfahrer” és erre fel már emelni akarják a behozatali vámkat. Talán várnánk még egy keveset. Ha jó lesz az a magyar gyártmányú gép, akkor annak nem kell vámvédelem, ha rossz lesz, akkor úgyszólván hiába védik. Vámvédelemmel nem lehet magyar ipart csinálni. Tessék jót előállítani, ez a legjobb vámvédelem. Szerencsére az 1 milliós MÁG szubvenció-terv a vízbefulladt és így ezirányból már nem fenyeget veszély.

A gépjárműközlekedés akadályai

Írta: alsóeöri Farkas Géza

Aki figyelemmel kíséri a napilapok gépjárműszerencsétlenségekről közölt híreit, az egy bizonyos rendszeresen visszatérő jelenséget állapíthat meg. A legfőbb baj közlekedési utaink keskeny volta, mert nem is szólva az amerikai 22 méteres utakról, csak legalább a fele szélesség volna meg nálunk, de sajnos, a hat-hét méteres utakból is igen sokszor féleven át jobbról és balról másfél-másfél métert elvesznek az úttesten elhelyezett fedanyaghalmok, úgyhogy nem marad a tulajdonképpeni közlekedésre való út, csak 3—4 méter szélességben.

Láttam Ószónynél a régi rómaiak által készített pompás műutat és ennek a szélessége volt 4 méter! Azóta bizony a közlekedés megsokszorozódott s évről-évre a mértani haladvány arányszámai szerint hatványozódik s azért hamarosan be fog a közlekedés teljes csődje következni hazánkban.

Ha még külön lehetne választani a gépjárműközlekedéstől, de ez egyelőre kilátástalan és itt van a legfőbb baj, mert a nép, az Istenadta nép sehogysem akar a régi jussából engedni, hogy öneki még törvényt is szabjanak, hogy balra hajtson és jobbra előzzön, hogy ő ne alhasson a szekéren, mikor álmos és hogy ő kénytelen legyen a kocsiján ülni és a lovak gyepelőjét fogni, amikor olyan bárgyú állatok, elmennek azok szép lassan, előre, ha nem is egyenesen, hanem jobbra és balra kalinkózza és az ökrösszekéren meg éppen nem kell rajta ülni a szekeresnek, hisz azok oly lassan cammognak arra, amerre a kedvük tartja, hogy igazán nem értik, mit kellemtlenkednek az „urak” nekik egy kis autó-árokba fordulásért, mikor az autósoknak kellett volna vigyázni, nem neki, mert hát minek hajt oly sebesen a mennykő masinája, mintha bizony ökrösszekér módjára cammogva is nem elérne éppen oda, mintha siet.

Vitéz Tersztyánszky őrnagy tragikumája sem következett volna be, ha a solymári sváb rendesen hajt és nem tolja félre az előzni akaró motorkerékpárt. Nem is szólok a rosszakaratú fuvarosokról, akik valóságga kéjelegnek abban, hogy egy előzni akaró gépjármű előtt az utolsó percben keresztbe hajtának az úton, hogy a gépjármű összetörje magát.

Az útszéli fa is szerepet játszott Tersztyánszky eseténél és igen sok esetben ezek az okai a bajoknak. Ezeknek az

útszéli fáknek el kell tűnniök az utak mellől, mert az országúti balesetek hetven százaléka ezeknek tulajdonítható. Az eperfát ültessék a legelőkre, kis dűlőutak mellé, a községi határokon és a gyümölcsfákra sincs szükség, hisz a gyümölcsöt éretlenül leszedik, leverik a gyermekek és a gyalogolók, de nem is szabad a hatóságoknak konkurenciát csinálni a gyümölcscsel a magántermelőknek.

Az útmenti fa az utat állandóan sárosan tarja beárnyékolásával és így rontja is azt s a kilását is akadályozza, de a szűk utakon már tíz éves fák annyira átnövik koronájuk rakhajló ágaival az úttest feletti részt, hogy magasabb rakományú teherjárművek nem tudnak tőlük menni, mert az ágak lehúzzák a jármű tetejéről az árukat.

Az utakat jelző kilométerkövek is igen gyakran török össze a gépjárműveket és ezek helyett kis vascsövekre erősített táblákkal kellene a kilométereket jelezni, melyeknek ha a jármű neki is megy, legfeljebb eldönti, de katasztrófát nem okozhat.

Az ideális az volna, ha még az úgynevezett anyagárkok és vízlevezető árkok is eltűnnének az utak mellől, mert ezek is sok baleset okozói és a vízlevezetést az utak mellett jobbról és balról földbemélyített, fedett cementcsövekkel végeznék és akkor, ha sem fa, sem nagy kőoszlopok és vízlevezető árkok nem lennének, úgy a gépjármű csak a tíz méterenként az út szélét jelző másfél méter magas, öt centiméter átmérőjű vascsövekről igazodhatna, merre van az út széle.

A kerékráfokból kihulló vasszegek is nagy ellenségei a pneumatikának és miniszteri rendelettel kellene előírni, hogy a kovácsok, kocsigyártóknak nem szabadna ily ezer év előtti szegeket az igásszekerek abroncsaiba beverni, hanem, mint a ruganyos kocsiknál használják, csavarral ellátott úgynevezett kerékráfcsavarokat volna csak szabad a ráferősítésekre használniok és ha egy ily kerékráfcsavar ki is hullna néha a kerékből, annak hegye nincs, semmi bajt nem okozna és igen sok szerencsétlenséget előzne meg ezen a téren teendő intézkedés. Ezek a kerékráfcsavarok tíz fillérbe kerülnek és nem jelentenek nagy megterhelést a járműtulajdonosoknak.

A közlekedési csendőrségnek az utakra való felvonultatása is nagyon kívánatos, mert oly anarchia van ma utainkon, mely miatt szégyenkezünk kell a nálunk túrázó külföldiek előtt is.

Elmúlt év július 10-én egy autóbusszon mentem a szomszéd községbe. Szemközt jött egy cserhajjal emeletnyi magasságra megrakott, széles, nagy szekér és mivel a kocsis a rakás tetején aludt, természetesen a lovak a szekérről a jobboldalon mentek. Reátükkölt a vezetőnk s erre felocsudva a fuvaros, első dolga volt átrántani a lovakat a baloldalra s éppen egy tenyérnyire tudta a soffőr az autóbusszt megállítani az úton keresztben álló szekértől és tört volna össze autóbussz és vagy húsz utas egy ember hanyagsága miatt.

Visszafelé jövet — alig 25 kilométeres úton történtek ezek — látja a soffőr, hogy egy ökrösszekér megy előttünk és egy öreg ember megy mögöttük. A túlkölésünkre oda fut ökreihez, azok futni kezdenek és pont az autóbussz előtt át akarnak futni a jobboldalra, ahol az autóbussz szabályszerűen előzött. Az öreg féltve az ökreit, az autóbussz elé ugrott és futott tíz lépést a lassított autóbussz előtt s nem is lett volna baja, ha hátra nem néz és ekkor el nem esik, így azután palacsintává lapították a széles kerekek. Ilyenek fordulnak elő számtalan esetben utainkon és rendszeren a gépjármű vezetőjét okolják. Ideje volna, ha a közlekedési csendőrség lépne akcióba.

A zseniális ember

Írta: C. A. Gonnet — Franciából fordította: Máderné Takács Gizella

Minap találkoztam barátommal, Nancy Stuarttal. Egy jóképű kocsit vezetett nagy öntelten. Sugárzott a megelégedettségtől. Eszembe jutott, hogy néhány hónappal ezelőtt még a quartier latinben nyomorgott, padon ülve stanciklóból ebédelt. Csodálkozva kiáltottam feléje:

— Mi az, pajtás, mi történt veled? Főnyereményt ütöttél, vagy örököltél egy amerikai nagybácsi után?

— Tévedsz mind a kétszer. Mindössze csak egy szerencsés ötletem volt. Ma az ötletek korát éljük!

— Nem árulnád el nekem?

— Nincs titkom előtted: autókat veszek-adok.

— Hogyan, becsúsznál egy nagy céghez?

— Nem. Utcán, országúton, erdőszélen működöm, „emócióban” dolgozom!

— Nem értelek!

— Türelem, mindjárt megmagyarázom. Elmondom az előzményeket: Félévvel ezelőtt egyszer sikerült egy napra kölcsönkapnom egy szép autót. Ötletszerűen mászkáltam vele Páris azon negyedeiben, ahol az úrvezető-jelölteket vizsgáztatják. Eppen e nap délelőttjén kapott engedélyt Annie de St. Fontagne, egy nyugalmazott ezredes leánya. Antitalentum, szeleburdi kis nő. Kocsija egy vadonatúj Douze Poneys. Megtudtam, hogy az Avenue du Bois-n lakik. Délután a kapujuk elé álltam és vártam. Rövidesen kivonult a család: apa, anya, Annie kisasszonnyal az élén, aki be akarta mutatni sofförtudományát a szüleinek. Az apa — joviális öreg veterán — nyugtalanul szállt fel, a bajuszát pödörgetve; az anya idegesen, szinte félve. Régivágású, idősebb házaspár. Az „én” kocsim néhány méterrel odébb állt. Annie de St. Fontagne büszkén a volán mellé ült. Elindultak. Én lassan utánuk. A városon kívül jártunk. Annie kisasszony merészen rákapcsolt és vad iramban száguldott. De egyszerre csak nagy ügyetlenül — nekivezetett egy fának. Ijedten leállt. A sárhányó letörött, a karosszéria megsérült. Az anya elájult. Az apa kiszállt. Annie szégyenkezve a volánra borult és sírt. Ekkor jöttem én... — Baleset történt? Segíthetek talán? — Az anya sürgősen magához tért és kétségbeesetten kiöntötte a bánatát:

— Jaj uram, ezek a mai lányok! Ezek a bolond modern passziók! Majdnem kitértük a nyakunkat!

Az öregúr folytatta:

— Leányom ma kapta meg a hajtási engedélyt. Már egy év óta nyúzott egy autót. Azzal a feltétellel vettem meg, hogy az első legkisebb baleset után többé nem vezethet. Én nem vagyok barátja az automobilizmusnak. Mire

jó ez a mai sietős élet? Hacsak lehet, gyalog járok. Ebbe a szerencsétlen kocsiba meg egy világerért sem ülök be többé. A színe is olyan baljóslatú-piros. Nekem sehogyan sem tetszett, de a lányom csak ezt akarta. A feleségem is babonás kissé... Még ma eladom, akár negyedáron! Mit csinálna Ön az én helyemben?

— Feltétlenül én is azonnal eladnám — siettem a válasszal. — Ha már a debut ilyen peches volt. De mindenestre nehéz dolog, mert siralmasan néz ki, Tizenkétezer frankért azonban megveszem. Itt a névjegyem, ráírom a kocsim számát biztosítékul; még ma estig Önnél leszek. — Az ezredes szinte megkönnyebbülten a kezét nyújtotta. A kisasszony gyilkos pillantásokat lövelt felém, szólni akart, de a papája ellentmondást nem tűró hangos rászólt:

— Amit mondtam, megmondtam. Csak egy baleset — és pontot tehetsz a szeszélyed után. Sokba került ugyan nekem, de egyszer és mindenkorra szóló kiadás!

— Miután szívélyesen elbúcsúztam a házaspártól (Annie csak megbiccentette a fejét), a család elindult gyalogszerrel. A kocsni nálam maradt. Közben már megcsináltam magamban a kalkulációt: Egy új Donze Poneys legfeljebb 48.000 franc. Még alig futott valamit. Vettem potom 12 ezerért. Javítás legfeljebb 1000 franc. Eladom legalább 43 ezerért. Tiszta jövedelem 30.000 franc. Nem vesztettem el a napot!... — Nancy Stuart elhallgatott és diadalmasan nézett rám.

— Zseniális ember vagy, Nancy! De azt hiszem, ilyen naiv családra nem akadni mindennap!?

— Ilyenre ritkábban. Ez volt az alap. Adminisztrál-tam magam. De hidd el, elég nekem egy hónapban kétféle kisebb „emóciós” eset is, hogy vígan megéljek belőle!

Az általános rossz világpiaci helyzetre jellemző a híres amerikai folyóirat a „The Saturday Evening Post” legutóbbi száma. Az újjnyi vastag folyóirat vékony kis füzetkévé zsugorodott össze és a lapban lévő autóműhelyek száma alig három oldal. Egy Buick, egy General Motors Truck és egy oldal Durant és semmi egyéb. Ott is nagy bajok lehetnek.

Emelték a vizsgadíjakat. Minden pénzbe kerül. Mindennek nő lassan, de biztosan az ára. Ha valaki le akarja új motorkerékpárját vizsgáztatni, akkor az, ha szóló, úgy 28.90-be, ha sidecar, úgy 35.90-be kerül. Egy pengő 20 fillér az üres blanketta, 1.60 P a bélyeg, 26.60 P a szóló, 32.60 P a sidecar vizsgadíj. Mindezekhez még 50 fillér—1 pengő számbeverési borralaló jár. Mindezt jó tudni.

Két hazánkfi, Sulkovszky Zoltán és Barta Gyula egy 1200-as Harley-Davidson sidecarral világméretű uton vannak. Jelenleg Brisbane-ban vannak. Utjukat Észak-Amerikán, Kínán és a Szovjeten keresztül óhajtják befejezni. Sulkovszky és Barta az első két magyar motorkerékpáros világméretű utazó.



Magyarországi vezérképviselő:

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

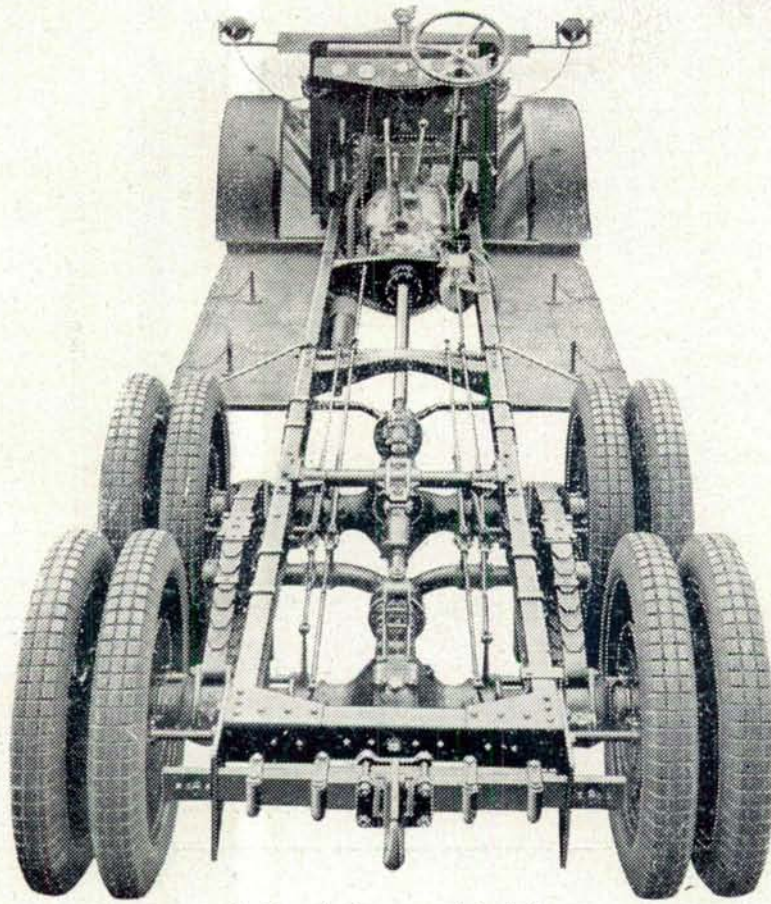
a bőrruházat vezető világmárkája!

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

Nagy választék, legdivatosabb s legfinomabb kivitel.

Motorkerékpárosok! Vegyetek KARNER-mellényt!

A legcélszerűbb úgy a versenyeken, mint a túrákon.



A Morris-Commercial alváza.

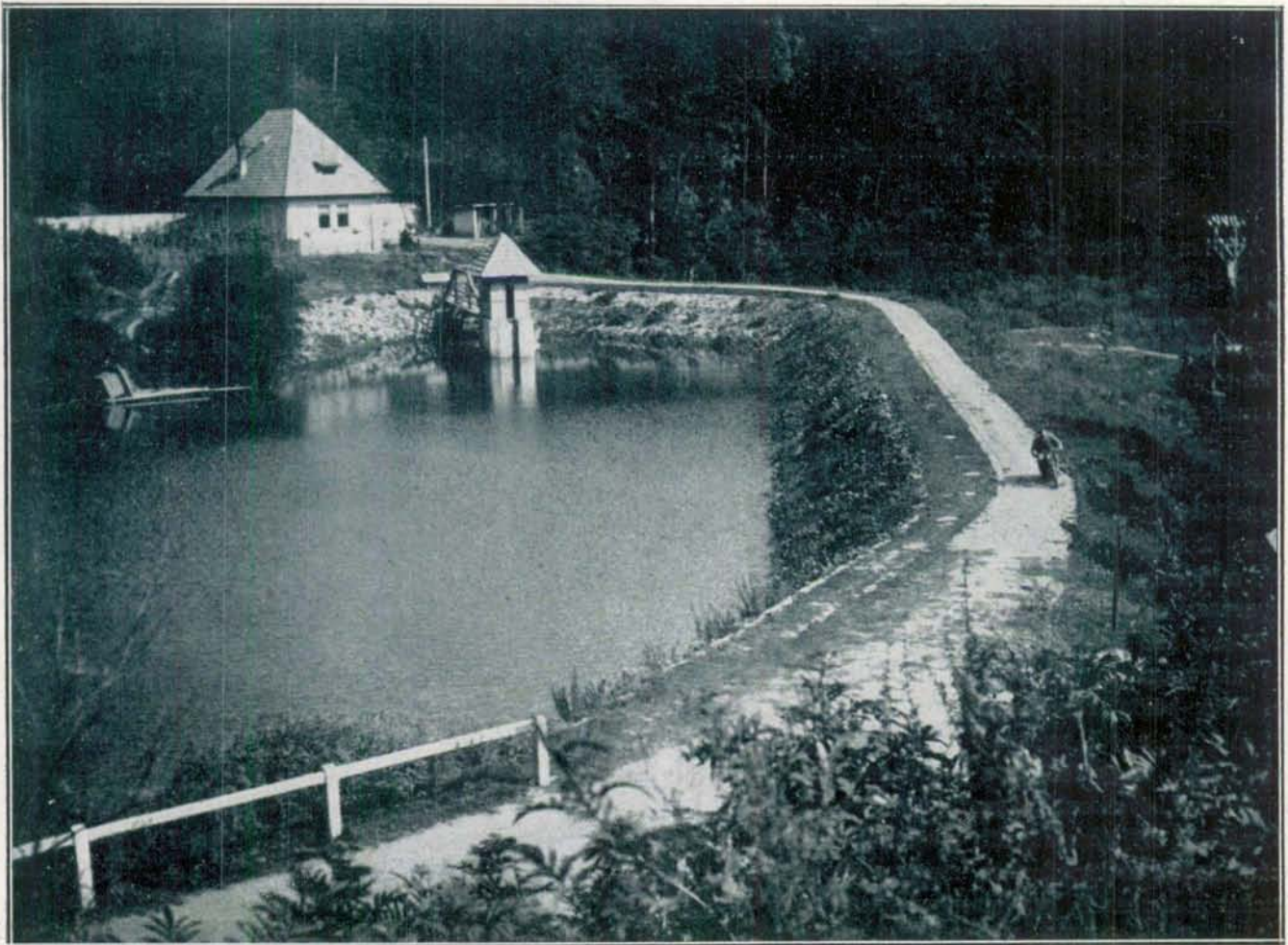
Érdekes bemutató volt a közelmúlt napokban Budapesten

A John Fowler cég, mely az angol Morris-automobilokat is képviseli, bemutatta a Morris-Commercialt, a Morris-gyár híres hatkerekű terepautóját. A bemutató a Kelenföld egyik részén, a Hamzsabégyi-úton volt, ahol a Morris-gyár egy kiküldött mérnöke vezetésével volt alkalmunk az eddig csak fényképeken és mozifilmeken látott és szinte elképzelhetetlennek hitt autóakrobatikus mutatványokban gyönyörködni. A bemutatás egy teljesen elhagyott terepen történt, ahol a kis buckáktól a 6—8 méteres dombokig, a mélyenfekvő nádas mocsaras talajával, mindenre kitűnő alkalom kínálkozott. A műszaki magyarázat után, amidőn is megtudtuk, hogy a motor egy 80-szor 125 furatlökötű 4 hengeres, melynek 8 előre- és 2 hátramenetje van, valamint hogy hátsókerekei mind külön-külön rúgóznak, megkezdődtek a mutatványok. A gyár angol mérnöke bekapcsolja a kis egyest, majd anélkül, hogy felülne a gépre, megnyomja az önindítót és a következő pillanatban az egész gépezet vezető nélkül, csigalassúsággal megindul. Anélkül, hogy hozzányulnánk a kormányhoz, megy a gép vezető nélkül a buckákon keresztül, egy bizonyos gázadaggal. Csodálatos. Most jön a felhívás, ki ül be. A megjelentek meglehetősen fázának. Végre beülünk elsőnek és a Morris-Commercial megindul. Először össze-vissza a buckák kö-

zött, majd hirtelen fordulattal neki a mocsár 45 fokos lejtőjének. Be a vízbe; mintha a Váci-utcán járnánk. A nád előttünk lehajlik és a motor a legsűrűbb nádasban is utat tör magának. A következő percben már égnek meredő elsőkerekekkel kúszunk fel a szintén 40—45 fokos lejtőn, ki az országútra. Visszanézek, a mocsárban kitűnően látszik a kocsis útja. Egy sáv a sűrű nád között. Egy valódi tank. Mint később megtudjuk, az angol hadseregnek jó párezer darabja van belőle. Ezek a könnyű tankok, egy géppuskával felszerelve. A műszaki ismerettségbe ezúttal nem bocsátkozunk. Éppen elég volt. A bolgár hadsereg a bemutató után azonnal rendelt 50 darabot. A katonaságnak a híres, meredek Törökugratón mutatták be a Morris-Commercialt, mely pompásan vitte a legmeredekebb útrészleteket is. Egyik képünk a Morris-Commercial alvázat, másik egy akciót mutat be. Mindkét kép élénken szemlélteti a gép részeit. Megjegyzendő még, hogy a terepen való használatkor a hátsókerekekre egy, a hernyómozgást elősegítő szerkezet kerül, mely az angol hadsereg találmánya, mindazonáltal a gyár ezzel szállítja a Morris-Commercialt. Körülbelül 22.000 pengő ez a csodagép, mellyel ma már csaknem az egész világon dolgoznak és amely nemcsak a hadsereg szolgálatában fejt ki tevékenységet, hanem óriási haszna van a közéletben is.



A Morris-Commercial 30—35 fokos lejtőn.



*Az Automobil—Motorsport fényképpályázatán második díjat nyert felvétel. Készítette Zilzer István.
„Salgótarjáni halastó.”*



*Az Automobil—Motorsport fényképpályázatán harmadik díjat nyert felvétel. Készítette lovag Haupt Károly.
„Alföldi szélmalom.”*

Biztosítsa magát balesetre
és autóját törésre, tűzre és szavatosságra
az Első Magyar Általános Biztosító Társaságnál, V., Vigadó-ter 1. szám



A magyar Bugatti-versenyzők által 1929-ben nyert díjak.

A hatkerekes gépkocsi

Írta: Timon Béla

Ma, mikor mindenütt a géperőre való áttérés korát éljük, mikor a gépszerkesztők azon fáradoznak, hogy gépeiket mennél sokoldalúbbá és gazdaságosabbá tegyék, nem lesz érdektelen, ha a gépjárművek, — társaskocsik, tehergépkocsik, sőt hovatovább már a személygépkocsik is — építésénél a mindjobban előtérbe nyomuló hatkerekes gépkocsik szerkesztésbeni követelményeit rövid vonásokban ismertetem. Ez talán azért sem lesz időszerűtlen, mert most Budapest utcáin is sok ilyen hatkerekes társaskocsit látunk közlekedni.

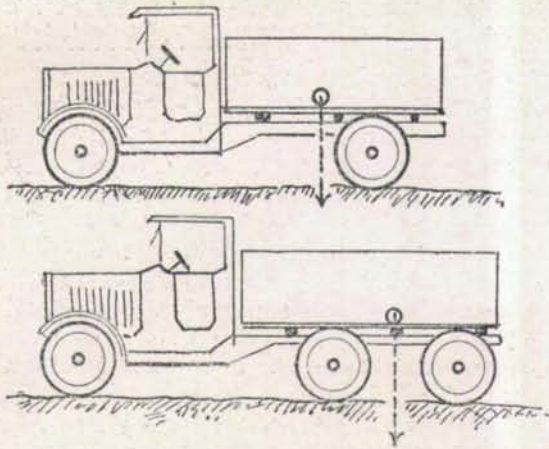
A külföld szakirodalmában a hatkerekes gépkocsik építéséről mind több szó esik. De nemcsak a szakirodalom, hanem az elmúlt esztendő gépjárműkiállításain és vásárain is, mind több és több ily gépkocsival találkozunk. Miután ezek alkalmazhatósága a négykerekes gépkocsikét jóval felülmulja, valószínű, hogy a közeljövőben, ha nem is teljes mértékben, az ilyen gépkocsik fogják a négykerekes gépkocsikat mindjobban kiszorítani.

Ha hatkerekes gépkocsiról beszélek, természetesen csak azt a gépkocsit értem, melyeknek mindkét hátsó tengelye meghajtással bír, nem pedig azokat a szintén hatkerékkel rendelkező gépkocsikat, melyeknél a harmadik tengely csak mint póttengely nyert beépítést azért, hogy ezzel a teherbírást emelhessék. Az ilyen póttengely-

lyes gépkocsik a szabványos négykerekes gépkocsikkal szemben szerkesztésbeli eltérést nem mutatnak fel, viszont a hatkerekes gépkocsik már több szerkesztésbeli eltéréssel rendelkeznek.

A hatkerekes gépkocsik építéséhez nemcsak az a haditapasztalat vezetett, hogy a lófogatókocsikat gépkocsikkal kell pótolni, hanem az a megfontolás is, hogy a hasznosúlynak elosztása 6, esetleg 10 kerékre essen. Az ilyen kocsit még akkor és ott is az üzem zavartalan ellátására képesnek tartom, ahol egy négykerekes gépkocsi már feltétlenül felmondaná a szolgálatot. S mert többé-kevésbé minden hatkerekes gépkocsi, még a legmerevebb kivitelben is, terepen is alkalmazható, a négykerekes gépkocsikat használhatóságukban jóval felülmulják. S miután a fegyverező hatalmak felismerték a terepjárogó gépkocsik fontosságát, e gépkocsik szerkesztése rohamosan fejlődött s ma mindig tökéletesebb és tökéletesebb lesz.

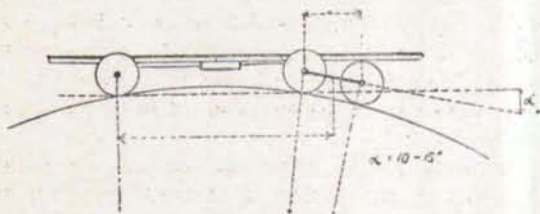
A gépkocsik annál gazdaságosabbak, mennél inkább megfelelnek az eléjük támasztott követelményeknek, vagyis ha úgy erős húzóhatást, mint kellő gyorsaságot tudnak kifejteni és emellett üzemeltetésük csekély költséggel jár. Ezen követelményeket a személygépkocsiknál erősebb és nagyobb erőgép (motor) beépítésével oldották meg, míg ezt a tehergépkocsiknál nem



annyira az erőgép nagyságával, hanem a kapcsolómű rugalmassátételével érték el. Ezen körülmény teszi lehetővé, hogy légtömmlős abroncsolás mellett, kisebb, gyorsjárású erőgépet alkalmazva, a gépkocsi önsúlyát csökkenthetjük. Így lehetséges oly hatkerekes gépkocsi építése, melynek önsúlya alig múlja felül az ugyanolyan teherbírású négykerekes gépkocsit, de alkalmazhatóságában felette áll.

Hogy egy hatkerekes gépkocsi terepjáró-e, vagy csak szükségképpen a terepen is alkalmazható, élesen elhatárolni nem lehet. Az természetes, hogy egy, csak utakon közlekedő társaskocsi szerkesztésénél a terepen való járhatóság kevésbé vétetik figyelembe, míg egy mezőgazdaságban alkalmazásra kerülő, vagy katonai célokra megfelelő gépjárműnél már a terepen való alkalmazás erősen előtérbe lép. Egy hatkerekes gépkocsi építésénél számolni kell az alábbi követelményekkel:

- könnyű kormányozhatóság,
- a tengelyek és rugók szabad, akadálymentes olyképpen felfüggesztése, hogy azokon semmiféle eltolódás, vagy eltorzulás ne keletkezhesen,
- a súly úgy legyen elosztva a meghajtókerekeken, hogy kedvezőtlen meghajtó vagy visszaható hatás ne léphessen fel,
- a meghajtás folytonos legyen, vagyis, hogy ebben még akkor se álljon be zavar, ha a gépkocsinak akadályokat kell venni,
- a fékeket úgy kell megszerkeszteni, hogy a tengelyek bármily irányú elfordulása, azok megfeszítésére hatást ne gyakoroljon,
- a gépjármű legalacsonyabb pontjának kellő távolsága a földtől,
- a tengelyeknek elegendő nagy elfordulási szögeinek kell lenni,
- könnyű és elegendő erős kapaszkodóképesség.

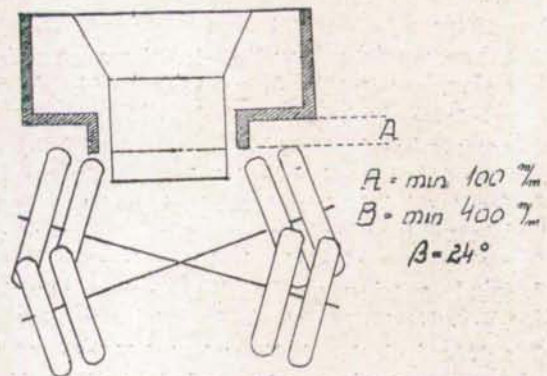


Miután a hatkerekes gépkocsik, mint már említettem, többé-kevésbé a terepen is mozoghatnak, a kapcsolóműhöz, amely az eddigi formájában a fellépő útkülönbségeknek — terep és úton való mozgás — eleget

tenni már nem tud, egy erre a célra szerkesztett, úgynevezett „Hozzáátétkapcsolómű”-vet szerelnek fel. Ezt akként készítik, hogy a már meglévő kapcsolóhoz utólagosan és könnyen felszerelhető legyen.

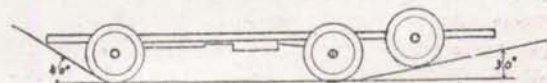
A súlyelosztás megköveteli, hogy különböző terheléseknél is, a súlypont mindig a meghajtótengelyek rúgótámaszának közepére essék. Ezen követelmény teljesítése igen fontos, mert hisz a hatkerekes gépkocsi tengelye minden irányban elmozdul, hogy így a terephez simuljon, viszont a súlypontnak minden esetben állandónak kell lenni.

A tengelyek menetiránybani elfordulása körülbelül 10—15 fok. A két tengely egymásközötti elhajlásának szöge 24 fok. Ez azt jelenti, hogy 1 méteres tengelytávolságnál 300 mm-es akadályok könnyen áthidalhatók. Ezekből látszik, hogy a nagyfokú ide-oda való tengely-elhajlás, illetve mozgékonyaság, úgy a rúgózás és annak felfüggesztése, valamint a meghajtás és a tengelyfel-



támasztás körül pontos méretezéseket igényel. De nemcsak eme mozgékonyaság, hanem az is pontos számításokat követel, hogy a súlykiegyenlítődség a tengelyek bármely állásában meglegyen, nehogy a természetellenes igénybevételek miatt a tengelyek rúgói elforduljanak. Hogy tehát a rúgók a tengelyekre hátrányos súlyeltolódás nélkül, szabadon kilenghessenek, szükséges, hogy azok középpontjai egy, minden irányban elfordítható ágyazásba tétessenek be.

Az erőátvitelt egy minden irányban mozgékony csuklóstengely közvetíti az egyes tengelyekhez. A meghajtást a beépített különleges tartórúgók fogják fel.



A hatkerekes gépkocsiknál alkalmazott légtömmlős abroncsolás és rúgózás tette lehetővé, hogy a gépkocsi önsúlya csökkenthető és a hasznos teherbírás növelhető volt. A légtömmlős abroncsolásnál a kerekek a homokba nem sülyednek annyira be, s az így felszabadult erő a sebesség növelésére és a kapaszkodóképesség fokozására fordítható.

A váznak legmélyebben fekvő pontja egy mindhárom kereket érintő körtől távolsága 320 mm-nél ne legyen kisebb.

A tengely legalacsonyabban fekvő része a talajtól 280 mm-nél lejjebb nem feket. Hogy a váznak úgy elöl, mint hátul levő, a kerekeken túlhaladó részei a fel- és lefelé való haladást ne akadályozzák, a kinyúló részek legmesszebbmenő határát az első kerekeknél 40, a hátsókerekeknél 30 fokban állapíthatjuk meg.



Amennyiben mégis hosszabb dobogókat építenének, ezeket akként kell szerkeszteni, hogy az ily túlnyúló részek könnyen eltávolíthatók legyenek, anélkül azonban, hogy az alvázon valami változtatást kellene eszközölni.

Ezzel rövid ismertetésemet be is fejeztem. Azt szeretném még felemlíteni, hogy ma az angol ipar viszi a vezetőszerépet, amelyen nem is lehet csodálkozni, mert a War Department (angol hadügyminisztérium) felállítva bizonyos feltételeket, melyek szerint a hatkerekes gépjárművek megépítését kívánja, az így előállítottak elkészítését államilag támogatja.

A feltételek, melyeket az angolok a szerkesztésnél megkívánnak:

1. csekély súly mellett igen nagy szilárdság,
2. a hasznos és saját súly közötti magas arány,
3. a forgásnyomaték és az összsúly közötti magas arány,
4. nagy sebesség,
5. nem túl magas beszerzési ár,
6. fenntartási és üzemi gazdaságosság,
7. könnyű kezelhetőség,
8. szabványos alkatrészek használata,
9. mind a négy meghajtókeréknek egyenlő megterhelése,
10. a tengelyek és rúgók szabad felfüggesztése, olyképen, hogy sem a vázon, sem a rúgókon eltorzulások ne keletkezhesenek és az egyenlő súlyelosztódás ne gátolassék,
11. olyan kapcsolómű, amely a megkövetelhető legnagyobb sebességet utakon és a legnagyobb húzóerőt a terepen ki tudja fejtetni,
12. a légtömrlős abroncsolás,
13. a lehető legmagasabban fekvő váz-mélypont. (Boden und Bauchfreicheit.)

Többé-kevésbé ma már az összes hatalmak elfogadták a War Department által tett követeléseket, melyeket akként igyekeznek a gazdasági követelményekkel összeegyeztetni, hogy az így gyártott gépjárművek ne tisztán katonai célokat szolgáljanak, hanem minden más, a szabványos gépkocsiknál támasztott követelményeknek is eleget tegyenek.

Forrásmű: Stand u. Entwicklung der Sechsradwagen v. D. Ing. Stadie.

Benzin és Motalko vásárlási kedvezmény az AUTOMOBIL—MOTORSPORT—TURIZMUS előfizetőinek

Több olvasónk intézett hozzánk kérdést abban az irányban, hogy milyen benzin keverendő szesszel és miképpen oszlanak meg ma a benzinárak. A Motalko-rendelet életbe lépte előtt a kutakban 736—740 fokos benzin lett kiszolgálva. A teherautók számára 740—750, a traktorok részére 750—760 fokos benzint szolgáltatott ki a benzinvállalatok. Voltak könnyebb benzinfajták is, de ezeket legfeljebb orvosi célokra, vagy versenycélokra használták, no meg a ruhatisztítók. A szesszel való keverés a 736 fokon belüli benzinekre érvényes, azon alul mindenki szabadon árulhat továbbra is benzint. A keverés előtt a kútbenzin ára 38—44 fillér között ingadozott. Ma a Motalko ára Budapesten általában 42 fillér, amit a fuvarozók (taxisok) a kútaknál 40 fillérért szerezhetnek be. Nagybani és képzbenbeni csekkfüzetvételnél 38—39 fillérért ma is kaphatunk kevert benzint. Az „Automobil-Motorsport” előfizetői például a Phöbus Rt.-nél 39 fillérért vásárolhatnak Motalkót.

Nézzük, miképpen állunk most a tiszta benzinnel. Miután a köteles keverés 736 fokon alul megszűnik, a vállalatok azon alól szabadon árulhatnak benzint. Ez a benzin tulajdonképpen pár fokkal lévén csak jobb a régi kútbenzinnél, árban megközelíthetné a Motalkót. Sajnos, ez lehetetlen, mert a kincstári részesedés a 736 fokon aluli benzinnel métermázsánként 11.20 fillér. Ez az oka azután, hogy az egyes kutakban kimért könnyű benzin, mely állítólag 720—730 fokos, literenként 56 fillérbe kerül. Ez olyan horribilis ár, ami csaknem megegyezik az egyes nyugati országok magas benzináraival, ahol azonban rendszerint már az autódadó is beemfoglaltatik a benzinben.

Egyik vállalatunk most igen ügyesen 734 fokos benzint hoz forgalomba. Ezt a benzint természetesen csak hordótételben, vagy a vállalat telepén kimérve lehet kapni. Egy kilogramm 734 fokos tiszta benzint az „Automobil-Motorsport” előfizetői 59 filléres árban vásárolhatnak, ami óriási kedvezmény. 150 kilogramm rendszerint 200 liter. Eszerint előfizetőink 44 fillér körüli árban juthatnak tiszta benzinhoz. Ez olyan kedvezmény, amit eddig előfizetőnek nyújtani senki sem tudott. A kútaknál, sajnos, sohasem lesz lehetséges ilyen olcsó benzinkiadás. Aki informálva van, az tudja, hogy fővárosi részesedés, valamint a kút amortizációja igen sok percenttel megdrágítja a benzint. Mindazok, akik lapunkra előfizetnek Szerkesztőségünkben, megkapják a vállalat címét és olcsó üzemanyaghoz jutnak. Vagyont takarít meg egy év alatt, ha minden liter benzinen 6—8 fillért takarít meg.

Siessen, fizessen elő!

25

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

Nébel-Szirmai-Vadász Automobilipari Rt. autójavítóüzeme

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

USA-ban csak egy rekordot javítottak 1929-ben

**Az összes bajnoki távokat az Indian-vezetők nyerték — Jim Davis (Indian)
Amerika gyorsbajnoka, Joe Petralli a hegyibajnok (Excelsior)
Az American Motorcycle Association levele alapján**

A múlt évben március 10-iki számunkban számoltunk be az amerikai motorkerékpár sebességi versenyek eredményeiről. Ezidén az American Motorcycle Association sokkal előzékenyebb volt és már most közölte velünk az ideai amerikai bajnokságok részletes eredményét. Az USA ezúttal is, mint mindig, két bajnokságot írt ki, a sík- és a hegyibajnokságot. Előbbi nagy fölényrel az Indian-versenyző Jim Davis nyerte, aki a hét táv közül ötben győzött. Ellenfele egy szintén Indian-menő Curly Fredericks volt, aki két távon lett első. Jellemző az amerikai motorkerékpár viszonyokra, hogy 1929-ben csupán egy, mondj „egyetlen egy” rekord dőlt meg. Jim Davis (Indian) futott Ryd Lakesben (California) 25 angol mérföldön (40.225 m) 13 perc 10 másodpercet, ami 183.276 km sebességnek felel meg. Amerika hegyibajnokságát a „Hill climb” specialista Joe Petralli nyerte Excelsior-on, aki a három futamból kettőben győzött. A nagy kategóriában az Indian-vezető Bob Armstrong megelőzte. A Harley-Davidson-gyár ügylátszik teljesen visszavonult a versenyzéstől, mert régi

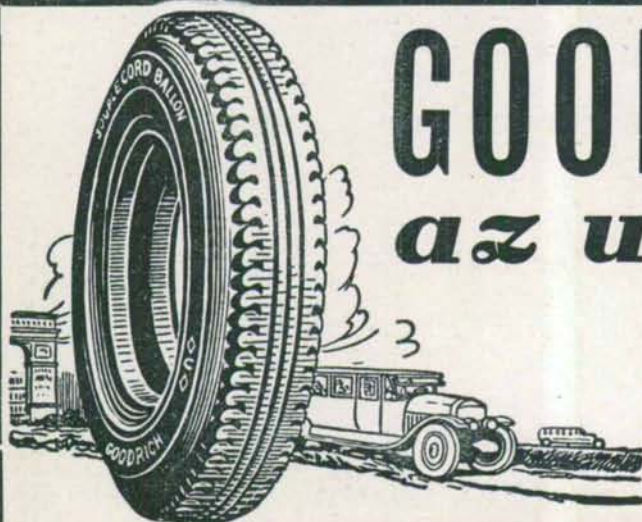
1922—25. évbéli rekordjai kivételével, melyek még ma is állanak, kivéve egy pár dirt-track versenyt, alig hallja a nevét. Ügylátszik új modelljének konstruálása teljesen lefoglalta a gyár működését. A dirt-track rekordok terén 35 nyilvántartott rekordból 27-et Indian-vezetők, hetet a Harley-menők és egyet az Excelsior tart, míg a sebességi km. mértföld és hosszabb távrekordok állása változatlan maradt. Az Indian 10, a Harley-Davidson 6, a Super-X-gyár három rekorddal van képviselve a táblázatban. A fejlődés, mondhatjuk Amerikában a versenyzés szempontjából egyenlő a nullával és amíg a kontinensen százával javítják a rekordokat és már az 500 km. gépek is 190 kilométeren felül futnak, addig az Újvilágban egyetlenegy rekordot sikerült csak megjavítani, a 750 km. kategóriában és az is csak éppen hogy meghaladta a 180 km-t. Alant adjuk az ideai bajnoki futamok eredményeit, melyeket a híres amerikai emeltfordulós papályákon futottak. Az első hat eredményt 21.35 cubicinches gépeken (349.9 km.), egy eredményt 45 cubicinches (737.4 km.) gépen érték el.

Az eredmények a következők:

Táv	Vezető	Dátum	Idő	Sebesség
350 km				
5 mérföld (8.045 m)	Jim Davis (Indian)	1929 VIII/31.	3:47.4	127.332 km
8 mérföld (12.872 m)	Curly Fredericks (Indian)	1929 VII/20.	7:35.0	101.844 km
10 mérföld (16.090 m)	Jim Davis (Indian)	1929 VIII/11.	9:32.0	106.272 km
15 mérföld (24.135 m)	Jim Davids (Indian)	1929 VIII/31.	11:29.5	126.000 km
20 mérföld (32.180 m)	Curly Fredericks (Indian)	1929 VIII/31.	15:21.4	125.712 km
25 mérföld (40.225 m)	Jim Davis (Indian)	1929 VIII.31.	19:08.6	126.072 km
750 km				
25 mérföld (40.225 m)	Jim Davis (Indian)	1929 XI/10.	13:10.0	183.276 km

A következő számunkban részletesen fogjuk közölni a jelenleg fennálló amerikai motorkerékpársebességi rekordokat, összehasonlítva az európai rekordokkal. Ebből nyilvánvaló, hogy a kontinens motorkerékpárgyárai a sebességet illetően sokkal előbbre vannak újvilági kollégáiknál. Ennek okát főleg abban látjuk, hogy újabban az amerikai gyárak minden energiájukat a jó és biztos túramotorkerékpárok konstruálásának szentelik és nem fektetnek annyira súlyt a sebességi versenyekre, mint annakelőtte.

Ha vizatekintünk, azt látjuk, hogy Amerika még pár év előtt Európába is átrándult. Ez az utóbbi időben egészen megszűnt. Okát abban látjuk, hogy az amerikai gyárak belátták, hogy nem tudnak lépést tartani versenyszempontból az európaiakkal és inkább visszahúzódtak. Évekkel ezelőtt még Afrikában, valamint Ausztráliában is dominálták a versenyeket, de most, hogy az angol Douglas, Norton, Velocette és mások megvetették lábaikat a gyarmatokban, az amerikaiak lassan kiszorulnak.



GOODRICH PNEU

az utak királya

Szilárd Béla

Budapest, VI., Nagymező utca 15.

Telefon: Aut. 253-36.

Hirek Amerikából

Megnyílt a Salon Newyorkban — Áremelés — Árleszállítás — Nagy üzemredukciónak az amerikai automobilgyárakban — Csökken az export — Csak Ford dolgozik teljes gözzel — Túlprodukción az egész vonalon

A minap alkalmunk volt betekintést nyerni az egyik legnagyobb amerikai bank hivatalos havi értesítőjébe, mely időnként a legautentikusabb források alapján informálja nemcsak amerikai, hanem európai üzletfeleit is az általános helyzetről. Ebből mindenekelőtt megállapítható, hogy a pénztelenség és az általános rossz gazdasági helyzet nemcsak magyarországi, nemcsak európai jelenség, hanem megvan éppen úgy a USA-ban is, mint nálunk. Tekintettel azonban a lényegesen nagyobb dimenziókra, a helyzet odaát még talán rosszabb, mint Európában. Megállapítható, hogy 1929. a túlprodukción éve. Miután Fordék bekapcsolódtak újra a gyártásba, a számok erősen felszöktek. Az 1928. évi 4.601.321 gyártott kocsi helyett 1929-ben 5 millió 680.000 darab hagyta el a gyárakat. Az emelkedés 1.078.679 darab, ami 24 százaléknak felel meg.

Az USA-ban 25 millió automobil van forgalomban. Amerika évente 2.250.000 darab új kocsit vásárol és 1.000.000 kocsit exportál. Ez kitesz 3.250.000 darabot. Ma tehát Amerikában 2.430.000 kocsi eladatlanul fekszik a raktárakban. Ha ehhez még hozzávesszük, hogy az export is csökken és Amerika felvevőképessége is lényegesen kisebbedik a rossz gazdasági viszonyok folytán, úgy az amerikai automobilipar helyzete nem éppen rózsás.

Az üzemek redukciónja már mindenütt folyamatban van. A gyárak némelyike egészen, mások felére, negyedére redukálták munkásaik számát. Jellemző a helyzetre, hogy az 1929. év utolsó negyedében a produkcion 45 százaléka a Ford-gyárból került ki és tekintettel arra, hogy 1929 decemberében az egész amerikai produkcion csupán 243.540 darab volt, azonnal kiviláglik, hogy a jelenleg üzemben lévő 41 amerikai autógyár egész produkcionja csupán 43.540 kocsi volt. Tudvalevő ugyanis, hogy Fordék full-speed dolgoznak és havi produkcionjuk 200.000 darab. Tehát a Ford 84 százalékkal szemben decemberben a többi 40 gyár csak 0.4 százalékat produkált általában egyenként. Hogy ez mit jelent, azt nem kell különösképpen megvilágítanunk, hiszen a számok önmaguktól beszélnek.

A január 4-én New-Yorkban, a Grand Central Palaceban megnyílt automobilkiállításon csaknem az összes gyárak emelték áraikat. Legnagyobb az áremelés a Studebaker, Nash, Packard, Wyllis-Overland, Oldsmobile-gyáraknál. Ezzel ellentétben a Ford-gyár 10 százalékkal leszállította árait.

A mai helyzetre jellemző, hogy például a Wyllis-Overland-gyár, mely állandóan 12000 munkással dolgozott, január 1-én 4500 munkását bocsátotta el. A Packard-gyár 1929 október 24. és november 25. között, vagyis a nagy amerikai tőzsekrach idején képviselőiténél naponta 20—25 kocsieladást volt kénytelen stornórozni. Egyébként a forrásunk igen érdekes számadatokat is közöl, amelyek viszont élénken megvilágítják az amerikai gyárak óriási nagyságát. A Ford-gyárnak állandóan 275.927.000 dollár készpénz van a birtokában. A raktári értékek meghaladják a 688.000.000 dollárt. Az évi befektetett tőke és haszon 600.000.000 dollárra rúg. A General Motors készpénze valamivel kevesebb: 215.905.000 dollár. Ezzel szemben raktárai s mozgatható értékei meghaladják az 1.242.895.000 dollárt. Az évi befektetett tőke és annak haszna 858.463.000 dollárra rúgtak a múlt évben. Figyelembe kell azonban venni, hogy a Fordnál csupán az automobilgyár van felvéve, a gumigyár, az üvegyár, a vas- és egyéb művek itt nincsenek felvéve.

A jelentések szerint a 41 amerikai automobilgyárnak egyenként legalább is 1.000.000 dollárnyi készpénze van és az 1929. évi befektetett tőke, valamint a haszon elérte a 2.314.928.000 dollárt. Mivel azonban ebből csak a Ford és General Motors-ra 1.458.357.000 dollár esik, a többi erősen megoszlik a kb. 30—32 gyár között. Jellemző az amerikai számokra, hogy a múlt évben a Chevrolet-gyár 253.066 használt, illetve bevett kocsit adott el. Amerika a múlt évben 26000 kocsit exportált Angliába. Ez igen érzékeny csapás a nagyon fejlett automobiliparral rendelkező Angliára. Az amerikai gumigyárak éppen úgy megérzik a rossz gazdasági viszonyokat. Ennek oka főleg az, hogy az amerikaiak már túlsok gyárat létesítettek a kontinensen, amire pedig annak idején azért volt szükség, hogy konkurrálni tudjanak az európai gumigyárakkal. A rossz gazdasági viszonyok folytán az USA-ban úgylátszik igen sok ember szintén leállította kocsiját, vagy pedig mérsékelten használja. 1928-ban 900.000.000 hordó volt a benzinszükséglet. Ez a szám 1929-ben 1.000.000.000 hordóra emelkedett. Viszont október hónapban egyszerűen megcsökkent a szükséglet. A napi 2.900.000 hordó szükséglet, 2.600.000 hordóra csökkent, ami igen jelentős szám. Mint most hírlik az amerikaiak úgy akarnak segíteni a jelenlegi helyzeten, hogy kocsijaikat az úgynevezett dumping áron — mélyen leszállítva — akariák kiárusítani és a gyártást újból, természetesen lényegesen korlátozott keretek között, csak akkor megkezdeni, ha ismét kereslet mutatkozik. Ez bizony nemcsak az amerikai, hanem az európai piacokon is nagy felfordulást idézhet elő. Reméljük azonban a legjobbat.

SÜRGÖNYCÍM: ANGLODANUB

TEL.: A. 257-58, 273-65, 214-51



ANGLO-DANUBIAN LLOYD

ÁLTALÁNOS BIZTOSÍTÓ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG MAGYARORSZÁGI IGAZGATÓSÁGA
BUDAPEST, NÁDOR-UTCA 34. SZÁM

SPECIÁLIS AUTÓBIZTOSÍTÁS

Minden autómobiltulajdonos érdeke, hogy összeköttetésbe lépjen velünk.

Bűszkék vagyunk elismerő leveleinkre

Forgalmi hírek

Mi lesz a gyalogosokkal?

Életbelépett január 1-én az új autókódex. Agyon-szabályoztak mindent. Van már hátsó, el nem oltható szám-tábla, oldalt billegethető befordulásjelző, lehet menni 40-el, háromszög kell hátul, sőt még a sidecaroknál is olyannak kell lenni a hátsó lámpának, hogy a vezetőüléstről ne lehessen eloltani és tudja Isten mi nincs még, de... de a gyalogosok még mindig úgy közlekednek, ahogyan akarnak. A gyalogos érdekes ember. O mindig olyankor akar átkelni az úton, ha neki pirosat mutat a lámpa, illetve, ha nekem zöldet. Lássák be már, Uraim, akik a Budapest forgalmát frányítják, hogy ez egy lehetetlen megoldás. Ott vannak a fehérre meszelt vonalak, amelyeket mi már két-három év előtt fényképekben is körvonalaztunk. Ok is megszülettek, de a közönség még mindig nem alkalmazkodik hozzájuk. Mi történe kérem, ha két-három napig egy kicsit a gyalogjárókkal foglalkoznának a biztos urak. Biztosak vagyunk benne, hogy lassan megjönne a rend. Az emberek java rendszerint minden nap egy és ugyanazon utat járja. Ha tehát csak egyszer is figyelmeztetnék őket, hogy a lámpást figyeljék, ne pedig az előttük libegő csinos hölgy lábikráit, úgy talán tényleg lehetne elérni valamit. A mai helyzet azonban teljesen illuzórikus és tarthatatlan. Az automobilista agyon van szabályozva és ezzel ellentétben a gyalogjárónak mindent szabad. Szabadjon nekik, de ne az úttesten, ami a miénk automobilon és motorkerékpáron közlekedőké. Mi történe kérem, ha egy szép napon az összes budapesti automobil- és motorkerékpárvezetők elhatároznák, hogy ők ezentúl a járdán fognak közlekedni. Ugye kérem, lenne nagy felfordulás. Egyezzünk ki, az autók és motorok maradnak az úttesten, de viszont a gyalogos is maradjon a gyalogjárón és ha át kell mennie a másik oldalra, az átkelési pontokon akkor keljen át, ha neki van zöld lámpa. A közrendre és idegeinkre való tekintettel kérjük a főkapitány urat, csináljon már ebben az irányban is valamit. Igazságot és egyenlő elbírálást kérünk, más semmit és akkor megjön a teljes rend. Azt hiszem, az mindnyájunk célja.

A legutóbbi postával a következő levelet kaptuk: Igen tisztelt Szerkesztő Úr! Becess lapjában olvastam a Retek-utca János-kórházhoz terjedő szakaszának kiszélesítésére vonatkozó indítványát. Miután jómagam is Buda ezen egyik legfrekvenciáltabb szakaszán, a Pasaréti-út és Retek-utca torkolatánál lakom, legyen szabad a tervezetre egy pár szóval reflektálni azok nevében is, akik velem együtt a környéken laknak és autóval rendelkeznek.

Ha végignézzük a külföldi metropolisok utain, akkor azt látjuk, hogy a fejlődő forgalom lebonyolítása és az úttest szélesítése érdekében házsorokat rombolnak le, gyalogjárókat emelnek stb. Jelen esetben azonban nincs erről szó, ilyen merész kívánalmakkal nem lépünk a ma-

gyarok „Hausmann”-je elé, hanem csupán azt kívánjuk, hogy egy keskeny „sétányt” tüntessenek el, hogy ezáltal az úttest egy pár méterrel szélesedjen. Ennek az ú. n. sétánynak semmi praktikus célja nincs és tényleg csak szemetesládák és legkülönbözőbb hulladékok lerakódóhelye. Senkinek sem jut eszébe, hogy ott sétáljon, amikor tíz méternyire van Buda egyik legszebb parkja, a Városmajor.

Most, hogy beköszöntött a tél, a folyamatos, gyors forgalom ezen a szakaszon teljesen csődöt mond. Az amúgy is keskeny úttestből a hóbuckák is elvesznek időnként valamit, így tehát a csodával határos, hogy a rengeteg szekér, motor, bicikli és autó és last not least, autóbusz nem okoz aránylag sokkal több balesetet. És speciálisan pont ez a hely Budapestnek az a része, ahol, tekintve a környéken épülő villák óriási számát, a forgalom csak rohamosan növekedhetik, már csak azért is, mivel ez az egyedüli út, amely a Hűvösvölgyet, Zugligetet és Pasarétet a várossal összeköti. Ezen a szakaszon most vezetnek be a közvilágítást és az erre szolgáló hatalmas póznákat a Szerkesztő úrnak fenti ügy érdekében megjelent cikke után helyezték el, mégpedig olyan előrelátással, hogy a szélesítés semmiféle áthelyezést nem fog okozni. Ami a BSzKRT síneinek áthelyezését illeti, belátjuk, hogy az egy költségesebb művelet, azonban erre előbb-utóbb ügyi szükség lesz. Addig is azonban kérjük az arra illetékes tényezőket, hogy azt az ominózus, forgalmat csak gátló „sétányt” mielőbb tüntessék el. Amidőn még igen tisztelt Szerkesztő úrnak hálás köszönetem fejezem ki ezen akció megindításáért, valamint soraim szíves közléséért, maradok híve

Kálmán János.

Egy rendelet, amit nem igen gondoltak át. Az új autókódex egyik rendelkezése úgy szól, hogy az oldal-kocsi- és szőlőmotorkerékpárok, hasonlóan az automobilokhoz, olyan hátsólámpával látandók el, amelyet a vezetőüléstről nem lehet eloltani. Hát hacsak a kikapcsolót nem valahol a kerekek küllői közé építjük, úgy ez itt teljesen céltalan. A motorkerékpáros egyszerűen hátrafordul és akkor oltja el a lámpát, amikor akarja. Az új rendelkezésnek a motorkerékpárnál semmi értelme sincs és csakk arra való, hogy újra felesleges kiadásokba verje bele az amúgy is gyengén álló polgárokat. A motociikli hátsólámpája, illetőleg a számtábla alig egy félméternyire van az üléstől. Erre igazán rájöhettek volna a korifeusok, mielőtt a nyomdafesték alá került a rendelet.

Egyik olvasónk, Pejtsik Imre, akinek nagy fotocikküzlete van, a következő érdekes esetre hívta fel figyelmünket. Üzlete a Városház-utcában van, ahová eddig motorkerékpárján járt be. Kénytelen eladni a motorkerékpárját, mert az új rendeletek értelmében nem használhatja. A Városház-utcában ugyanis egyirányú a forgalom és a Kossuth Lajos-utcából a motorkerékpár ki van tiltva. Pejtsik Imre a közelmúltban

**Ön csak e kettő
közt választhat:**



TYPE 220

a legolcsóbb

TYPE 250

a legmodernebb

TURAMOTORKERÉKPÁR!

Gyártók:

VI. kerület, Liszt Ferenc-tér 9. sz.

beadott egy kérvényt, hogy behajthasson a Kossuth Lajos-utcán át. Biztosak vagyunk benne, hogy elutasítják. Nem itt van a hiba. A hiba ott van, hogy olyan rendeletet, ami a polgárok mozgási szabadságát sérti, nem szabad hozni. Ismételjük, vegyék el a renitens motorostól az igazolványt, csukják le őket, de a nyugodtan közlekedőket hagyják békében. Hasonló intézkedésektől azután a vidékiek is vérszemet kapnak és így születnek azután a miskolci és egyéb kitiltó rendeletek, amelyeknek igazán semminemű hasznuk vagy gyakorlati jelentőségük nincs.

30 méter lépésben! Budapesten, az Őrnak 1930-ik esztendejében. Harminc méter lépésben egy tolókosci után. Farkasszemet nézve a közlekedést irányító rendőrrel. 1930-ban. Abszurdum! Hol történhet meg ez? Csak Budapesten és csak Budán, az Erzsébet-hídnél. Főkapitány Uram, az egekre kérem, szüntesse meg már ezt a visszás helyzetet. A józan ember vere pezsgebe jön azon az elmaradottságon, ami az Erzsébet-híd budai hídfőjén időnként lejátszódik. (Úgy-e, szépen fejeztem ki magamat! A szerk.) December 18-án történt, még 1929-et írunk, amikor 4 órakor befordultam az Erzsébet-híd budai oldalán a hídra. A rendőr a BBTE és BTC tornászaitól is megirigyelhető mutatványok által tudomásomra hozza, hogy szabad az út. Elöttem vánszorog azonban egy 15 éves fiú által vontatott kézikocsi. Farkasszemet nézek a rendőrrel — ő velem. Lesem, mikor int már jószágos kezével, mikor szabadít már fel a lépésben való kinlódás alól. Nem int! Már 20 métert kuncogok a kiskocsi mögött lépésben. A rend őre meg sem mozdul. Mögöttem két másik kocsi motorját hallom. Ők is sétakocsikáznak. Már nem bírom idegekkel. Odaszólok, a kiskocsi mutatván jobbkezemmel: „Biztos úr, Ön ezt nem látja?” „De igenis, látom!” — volt a lakónikus válasz. Nyeltem egyet. Szerettem volna odaszólni: „Biztos úr, Önnek halvány fogalma sincs, hogyan kell forgalmat irányítani!” Nyeltem még egyet és 10—15 méter után végre, amikor elértem a hídfőt jelző trafikot, beadtam a gázt és lekanyarodtam balra, a sínekre. Ki itt a hibás!? Ők-e, vagy aki így tanítja őket? Ennek a kérdésnek a megoldását rábírom a főkapitány úrra. Egy darab kőkorszak Budapest szépen fejlődő közlekedési rendjében. Kíváncsiak vagyunk, mikor fog eltűnni?

Egy délelőtt Monthléryben

A legtöbb automobilista nem tudja megérteni, hogy lehet egy milliókba kerülő autodrom rentábilis. Mert tényleg, az az évi három-négy nagy verseny csak részben fedezi a kiadásokat, a többi bevételhez a gyárak és a sportszerető magánosok járulnak hozzá, rekordkísérletek és próbák alkalmával. Éppen most, december első napjaiban volt alkalmam, a most Európában leggyorsabb autodromot Monthléryben megtekinteni és dacára a szeles, hűvös időjárásnak, nem várt nagy életet találtam odakint. Persze csak a két és félkilométeres, emeltfordulós beton, volt használatban, az országúti jellegű hét és fél kilométer ilyenkor zárva marad.

Három Citroën C. 6. szalon róttá állandóan 85-ös tempóban a köröket, egy gyári és egy a Zenith-gyár kísérleteit szolgáló Peugeot 201. társaságában. Majd egy privát Chenard-Walcker- és egy Panhard-Levasseur-alváz jelentek meg és különböző fogyasztási és beállítási próbákat végeztek.

Közben valami egészen furcsa jelenet kötötte le a figyelmemet, egy hathengeres Citroën-teherautó vontatott egy nagyon furcsa alkotmányt, egy szintén Citroën-alvázza épített úgynevezett „remardueure”-t. Mint azonnal megtudtam, ez a készülék a Páris környékén teljesen hiányzó nagy emelkedéseket van hivatva pótolni. Egy kisselezett alvázza beépített és az első kerékkel össze-

kapcsolt dinamó elé tetszőleges nagy ellenállást lehet az elibe fogott, kipróbálásra kerülő kocsihoz kapcsolni és így az autót lefogó, lefékező erő bizonyos százaléku emelkedésnek felel meg. A Citroën-gyár így győződik meg típusainak a hegymászóképességéről, Monthléry teljesen sík betonpályáján.

Egy rövid beszélgetés Panhardék mérnökével és máris fent kuporgok a vezető mellett, a deszkaládán és nekiindul a 60 H. P. alváz a hatalmas emelt fordulónak. A sebességmérőóra 100 körül táncol, de a vezetőm léleknyugalommal és eleresztett kormányjal húzza a kesztyűjét. A második kört stoppolom, 111.800 km per óra. Egy széria alvázról szép, de ami még imponálóbb, az a csend, amivel ebben a tempóban a gép dolgozik. Pár köszönő szó és máris a Citroën-gyár kísérleti laboratóriumában érdeklődöm, mely az egyik betonkanyar alá van beépítve. Itt tudom meg, hogy 50 frank óránként a pálya használata, hogy az az 1.8 tonnás teherautójuk, mely a vontatókocsival végezte ép a hegyipróbákat, a legújabb típusuk és ennek a kedvéért szerelnék most lázas sietséggel egy szerelőláncot a gyárban és hogy egy új, kis négyhengeressel kísérleteztek, de nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket és így nem kerül gyártás alá. Hazafelé találkozom még egy Renault-expedícióval, hozzák ők is a „remorquer”-jüket. Így szolgálja ez a sportcélokra épült hatalmas pálya egész éven át a gyárak tudományos és praktikus kísérleteit, csak a nagy versenyek idején kell a teret a kompresszoros testvéreiknek átengedni.

Hodossy Imre.

SZAKMABELI HIREK

Rudge drótküllős kerekek tulajdonosainak. A kocsinak kétségkívül legjobban igénybevett része a drótküllős kerék. Ezen kerék szakszerű karbantatásához feltétlenül szükséges, hogy a kereket legalább félévenként megvizsgáltsuk, az elrozsdásodott küllőket kicseréljük és mindenekelőtt a kerekeket újraemailloztassuk. Ezáltal a kerék élettartamát meghosszabbítjuk, a küllőket és abroncsokat megóvjuk az elrozsdásodástól, ami által a pneumatikot is kíméljük. Az újra való emaillozás csekély költségei ezen előnyök által sokszorosan megtérülnek. A drótküllős kerékekkel kapcsolatos mindennemű munkát szakszerűen végez a Rudge-Whitworth-képviselő és műhely, Dénes és Friedmann Rt., VI., Dessewffy-utca 29.

Térképművek jegyzéke címen most adta ki az *Allami Térképészet* legújabb úrjegyzékét. A jegyzék — a kiadványok száraz felsorolása helyett — tanulságos részletességgel tájékoztat a térképbeszerzéssel kapcsolatos minden tudnivalóval. Részletesen ismerteti a hivatalos helyszínrajzi térképeket, közli ezek lapbeosztását, az egyes lapok helyszínelési és kiadási adatait, az eladási helyeket, árakat stb. Hasonló részletességgel tájékoztat az intézet kiadásában megjelent turista-, város- stb. térképekről, iskolai atlaszokról, domborművű és fali térképekről s egyéb nyomtatványokról is. A jegyzéket a Janoshegy pompás légi fényképe díszíti. A jegyzék a magyar térképészet iránt egyre nagyobb érdeklődést tanúsító külföldi tájékoztatására német nyelven is megjelent. Ebben a jegyzékben — az intézet saját kiadványain kívül — minden egyéb, jelentős magyar térkép, sőt számos magyar vonatkozású, aktuális könyv is helyet talált. Ezt a füzetet Épmagyarország domborművű térképének fényképe díszíti, igen hatásosan. Erdeklődőknek a jegyzéket az *Allami Térképészet* (Budapest 114., II., Retek-utca 43.), valamint főbizományosai: az *Eggenberger f. könyvkereskedés* és *Kókai Lajos könyvkereskedése*, ingyen megküldik.

Számtáblavilágítás az új közlekedési kódexnek megfelelően. Az Urner és Berkovits cég a közlekedési kódex-szel kapcsolatban egy automatikus kapcsolót hozott a piacra, melynek segítségével a számlámpa ugyanígy, mint eddig, a vezetőüléssel gyújtható meg a már meglévő kapcsolószerkezeten keresztül, eloltani azonban, a rendelet vonatkozó paragrafusának megfelelően, csak a számlámpa közelében felszerelt automatikus kapcsolónál lehetséges. A kapcsoló, mely bár-

mely típusú berendezéshez a legkönnyebben felszerelhető, a cég garanciális kötelezettsége mellett „Danur” kapcsoló neven kerül forgalomba. A készülék ára alacsonyabb minden más készülék áránál, dacára annak, hogy minőségileg elsőrendű kivitelben készült. Felszerelés tekintetében is készséggel áll rendelkezésre az Urner és Berkovits cég (Budapest, V., Pozsonyi-út 4/F.), melynek műhelyében a szerelés minden esetben két órán belül történik meg.

A Friedmann József-cég, kinek műhelye és új üzlet-helyisége V., Váci-út 28. sz. alatt van, közvetlen Boschék szomszédságában, az 1930-as szezonra egy új francia márkát hoz, mely annál is inkább újdonságszámba megy, mert a DOLLÁR kardánmeghajtásos. A motorkerékpár első váza préselt acélból készült, motorja felülvezérelt Chaise Block, melyet az idén több mint 13 francia gyár épít be. A gépeket teljesen komplet felszereléssel, rendkívül olcsó árban hozza a Friedmann-cég forgalomba. A DOLLÁR-gyár az összes típusait kihozza lánchajtással is, melyek a legolcsóbb 1930-as típusú gépek közé tartoznak. A Friedmann-cég által képviselt EXCELSIOR-motorkerékpárok, melyek 28 világrekordot tartanak kézben, az idén erősen szerepelni fognak a versenyeken. A gyár, mint hírlík, 2 gépet küld a cégnek, egy 250 kcm-et, melynek még nincs tulajdonosa és egy 350 kcm-et, melyet valószínűleg Sabrnak, a neves Velocette versenyzőnk fog megkapni. A svábhegyi versenyen nagy sikerrel szerepelt STANDARD-gépek 1930-as típusai nagy meglepetést fognak a piacon kelteni jelentékeny árcsökkenéssel, melyeket a gyár, mint a többi német gyárak, az angol márkák kiszorítása céljából hoz forgalomba. A Friedmann József-cég által képviselt RENÉ-GILLET-motorkerékpárok új típusairól jelenleg még csak annyit hallottunk, hogy a kicserélhető kerékrendszer és a levehető hengerfejeket kívül hátsó rugózással is jön, erről azonban alkalmadtán bővebben frünk.

A Méray-Motorkerékpárgyár és a Magyar Általános Gépgyár közötti kapcsolat 1930 január 1-ével megszűnt. A Méray-Motorkerékpárgyár központja a mostani Service-telepen lesz, a Zápolya-utcában.

Itt a tizenkettedik óra, hogy minden autótulajdonos eleget tegyen az új közlekedési rendelet előírásának, mely január 1-én lépett életbe és előírja, hogy az autó számlámpája csak hátulról legyen eloltható. A rendelet intencióinak a „Hunnia” világítószervezet felel meg mindenben s e készüléket a rendőrség is kipróbálta és jóváhagyta. A Hunnia világítószervezet beszerelésével soha többé nem lesz kellemetlensége a számlámpával s így a készülékre valóban alkalmazható az angol mondás: „fit and forget”, „szereld be és felejtse el”. A „Hunnia” készüléket a Szilárd Béla cég (VI., Nagymező-utca 15.) hozza forgalomba, mely bővebb tájékoztatással szolgál úgy ezen cikk, mint a közlekedési rendelet által előírt egyéb kötelező felszerelések, mint pl. irányjelzőkarok, sofförtükrök stb. tekintetében.

Művészi köntösben jelent meg a Szilárd Béla-cég új téli katalógusa, melyben az autós valóban megtalálja mindazt, amire télen szüksége lehet. Az utolsó abnormisan kemény hideg tél folyamán az autótulajdonosoknak sajnos, saját bőrükön, illetve kocsijukon kellett megtanulniok, hogy a kocsit ugyanúgy el kell látni téli felszereléssel, hólánccal, hűtőtakaróval, fűtőkészülékkel, mint ahogy az embernek magának is szüksége van télen meleg bélelt kabáttra, kesztyűre, hócipőre. A gazdasági viszonyok parancsolóan követelik, hogy úgy a személy mint a teherautók még a legkeményebb hideg és hófúvás idején is teljes mértékben üzemen legyenek s velük a megszokott nagy teljesítményt érzjük el. Hólánc, hűtőtakaró, motormelegető kályha, fagyálló hűtőfolyadék mindehhez elengedhetetlen. A Szilárd Béla-cég a szokott alaposággal állította össze téli katalógusát, amelyet kívánatra bármely autótulajdonosnak megküld, hogy ezzel is megkönnyítse az autósoknak a téli cikkek beszerzését, amelyek a cégnél elsőrangú kivitelben és a rossz gazdasági viszonyokra való tekintettel különösen olcsón megállapított áron kaphatók.

Kádár Imre az Automobilkereskedők Országos Egyesületének igazgatója, aki a múlt évben hosszabb ideig az amerikai FISK pneut képviselte, átvette a német Peters Union pneuk magyarországi vezérképviselését.

A Steyr és Austro-Daimler-gyárak egy érdekkörbe való kapcsolódása úgylátszik még nem egészen befejezett tény. Ujabbán ismét oly hírek keltek szárnyra, hogy az osztrák Steyr-gyárat az amerikai General Motors venné meg.

SPORT

Hartmann László (BUGATTI) nemzetközi sebességi rekordot állított fel Taton

Már múlt számunkban örömmel regisztráltuk, hogy Zichy Tivadar gróf „Type Targa Florio Bugattija” komoly kezekbe került. Hogy nem csalódtunk, azt a közelmúlt eseményei teljes mértékben igazolták. Hartmann László két tréningpróba után december 23-án a Királyi Magyar Automobil Club hivatalos kiküldöttjei előtt rekordkísérletet végzett. A KMAC részéről Wolfner László sportbizottsági tag, Petrovits Vidar, a KMAC új sporttitkára, valamint Hild Károly voltak jelen, míg a villamos időmérő órát Borsos Ernő gépészmérnök, egyetemi tanársegéd kezelte. Hartmann két kísérletet végzett. Első ízben a repülőstartos kilométerrel próbálkozott, ami azonban nem vezetett teljes eredményre, mindazonáltal Heteés Sándor (Bugatti) 1929. évi legjobb eredményét (188 km) sikerült túlszárnyalni. Itt a hivatalos eredmény a következő volt:

Wien felől:	19.10 mp.	Átlagsebesség:	188.460 km
Budapest felől:	17.74 mp.	Átlagsebesség:	202.896 km
Időátlag:	18.42 mp.	Végátlag:	195.408 km

Tájékozódásképpen megjegyezzük, hogy Zichy Tivadar gróf 1928. évi eredménye a következő volt: Oda: 17.70 mp. Vissza: 18.03. Átlagidő: 17.865 mp. Végátlagsebesség: 201.564 km.

Sokkal nagyobb sikert hozott Hartmann László állóstartos próbája, ami tulajdonképpen igen magasra értékelendő, mert amellet, hogy igen nagy vezetői tudást (kitűnő kapcsolást) és motorintelligenciát követel meg, a 3 literes kategóriában a történelem legjobb állóstartos kilométereredményét szolgáltatta. Az eredményt joggal könyvelhetnénk el magyar világrekordnak, mivel azonban az AIACR világrekordként minden távra csupán a leggyorsabb eredményt könyveli el, tekintet nélkül a motor hengerűrtartalmára, úgy Hartmann teljesítménye csupán „internacionális rekord”, vagyis kategória-világrekord. Mint értesülünk, a KMAC Hartmann eredményét már fel is terjesztette Párisba elismerés végett. A rekord részletei a következők voltak:

Wien felé:	28.44 mp.	Sebesség:	126.580 km
Wien felől:	29.62 mp.	Sebesség:	121.530 km
Időátlag:	29.03 mp.	Végsebesség:	123.984 km

Sokkal pikánsabb eset azonban Zichy Tivadar gróf 1928. évi repülőstartos kilométereredménye, amelyről most utólag derült ki, hogy szintén „Internacionális rekord”. Azon az emlékezetes táti rekordnapon Esterházy Antal herceg futotta a legnagyobb átlagsebességet 203.734 kilométerrel, ami egyben a legjobb magyar eredmény. Eredményét azonban egy 2 literes Grand Prix Bugattival érte el. Viszont Zichy Tivadar gróf kocsija, az ismert Targa Florio-típus 2263 köbcentiméter hengerűrtartalmú, tehát a 3 literes kategóriába tartozik. Ha akkoriban a KMAC-ban tökéletes és rendes ügyvitel lett volna, amely nyilvántartotta volna a komoly sporteredményeket, ha lett volna valaki, aki néha-néha átlapozta volna az AIACR hivatalos kiadványait, úgy könnyen rájöttek volna, hogy Zichy Tivadar eredménye „nemzetközi sebességi rekord”. Sajnos, azonban nem volt senki és ennek következtében a hitelesítés el is maradt. Ez esetben az volna az ajánlatos, hogy félretelve min-

den szégyent, a hibát azonnal korrekció alá kell venni és Zichy Tivadar gróf repülőstartos eredményét azonnal pótlólag fel kell terjeszteni az AIACR sportbizottsága elé. Párisban talán egy kis mosoly fogja kísérni a későn érkezett bejelentést, ami azonban az eredményen változtatni nem fog és ha minden jól megy, úgy Magyarország két szép eredménnyel belekerül az automobil-világrekordok büszke táblázatába.

Az „Automobil—Motorsport—Turizmus” által már három ízben megrendezett Husvétli motorkerékpártriál ezidén a nehéz gazdasági viszonyokra való tekintettel, hasonlóan az első évihez csak kétnapos lesz. A múltévi négy nap megmutatta, hogy a Six Days-re még nem érett meg az ország. Lapunk szerkesztősége elhatározta, hogy husvét vasárnapján és hétfőjén két „erős napon” rendezi meg a Delmár-vándordíjat. A két napra koncentrálni lesz a múltévi triál összes próbája, természetesen új és eddig még egészen ismeretlen terepen. Az eddigi tervek szerint az első napi útvonalat 400 kilométer felé emelik, magasabb átlagokkal és beosztott próbákkal, míg a második napon tömörítve lesznek a szebbnél-szebb és nehezebbnél-nehezebb büntetőpontoszerző alkalmak. Szerkesztőségünk reméli, hogy ismét 100-on felül lesz az indulók száma és tekintettel arra, hogy a verseny mindkét napja az ünnepre esik, mindenki, akinek kedve van résztvehet. A Husvétli Triál díjazása mindenkinek élénk emlékeztetőben van. Reméljük, hogy ezidén sem lesz gyengébb. Remény van arra is, hogy szerkesztőségünk a Fekete Géza szobrászművész által készített Karner-emlékmű plakettjének másolatát fogja adni minden egyes beérkezőnek, a tiszteltétől kivül. A verseny részletes feltételei már februárban megjelentek.

Kay Don a múlt héten a pendinei homokon megkezdte a próbaútakat egyelőre régi 4 literes Sunbeam-jén A próba célja az angol terep alkalmasságának meghatározása volt. Kay Don 155 mérföldet, azaz 249.395 km-es óránkénti sebességet ért el, ami tekintettel a régi gépre és a szeles, rossz időjárásra, elsőrangú eredmény. Coatelen konstruktőr és Kay Don az új világrekordkocsi vezetője azonban még nem döntöttek a rekordkíséret helyére vonatkozólag.

Olaszország rekordéve. Mindenütt arról siránkoznak, vagy talán csak nálunk, hogy az automobilversenyek ideje lejárt és mihamarább ki fognak mulni. Nézetünk szerint valami igazság van a dologban, az amatőr alapon rendezett versenyek ideje lejárt, de a pénzdíjas versenyek igazi ideje most kezdődik. A legutóbbi Motor Italia hosszú cikket közöl a háború utáni évek versenyeiről. 1924-ben 36 verseny volt 690 indulóval, 1925-ben 38—880 az arány. 1926-ban 65 versenyt rendeztek Itáliában 1300 résztvevővel. Az indulók száma 1927-re százzal emelkedett, dacára annak, hogy a versenyek száma kettővel kevesebb volt. 1929-re a rendezendő versenyek száma stabilizálódott. A múlt évben 62 verseny volt 3200 indulóval. Olaszország automobilbajnoka 1929-re Varzi Acchille (Alfa-Romeo) lett. Nyert 319.000 lírát. A legserencsésebb gróf Brilli Peri volt, aki hatízben lett első és díjainak összege 328.100 líra volt. Harmadik helyen Giuseppe Morandi (OM) végzett 185.000 lírával, negyedik Luigi Arcangeli (Talbot) 99.700 líra, ötödik Baconin Borzacchini (Maserati) 90.900 líra, hatodik Tazio Nuvolari (Bugatti) 85.000 líra, hetedik Campari (Alfa-Romeo) 82.000 líra, nyolcadik Archimede Rosa (OM) 79.500 líra, kilencedik Biondetti (Salmson) 55.100 líra, tizedik Gildo Strazza (Lancia) 47.000 líra, tizenegyedik Amadeo Ruggeri (Maserati) 47.000 líra.

Milánó—Budapest. A hivatalos olasz versenynaptár átnézésekor egy érdekes dátum hívta fel figyelmünket. Május 10—12 Milánó—Budapest. Zárjelben (Turismo). Tudnak-e erről Budapesten. A múlt évben mintha valami fogadtatási nehézségek lettek volna. Hogy ezeket elkerüljük, felhívjuk a budapesti automobilklubok figyelmét a dátumra és arra, hogy ezt a túraút az A. C. Milánó rendezi.

Az idei Magyar Tourist Trophy szabályai erős átalakításokon mentek keresztül. Mindenekelőtt érdekes újítás a kis kategóriákban a táv lényeges emelése. A 175 kcm. kategória versenyzői a 10 kör helyett 14-et, a 250-esek 15 kör helyett 17-et fognak futni. Az új tervezetet Hild Károly készítette, aki mint tudjuk, pár hónap óta a motorkerékpárügyeket intézi a KMAC-ban. Munkájának hatása napról napra mutatkozik. Most látható az, hogy mit jelent, ha a sportügyeket a külföldet megjárta sok tapasztalattal és nyelvtudással bíró egyének kezelik.

Uj sporttitkár vezet január hó 1-től a Királyi Magyar Automobil Club ügyeit Petrovits Vidor személyében. Petrovits Vidor neve, dacára fiatal korának, eléggé ismeretes. A múlt évben néhány hegyi verseny startjánál jelent meg 3 literes 8 hengeres Bugatti tûrakocsijával és mindenütt meglepő jó eredményeket ért el, sőt bátran elmondhatjuk róla, hogyha a Guggerhegyi versenyben indul, úgy feltétlenül ő a múltévi tûrakocsibajnok. Petrovits igen képzett, nagyműveltségű fiatalember, aki amellet, hogy a motorsportokban is otthonos, az összes embersportokhoz ért. Ez az, ami őt legjobban predestinálja mai állására. Hosszú ideig tartózkodott Amerikában, Franciaországban és Angliában, az összes világnyelveket tökéletesen bírja. Ha nem csalódnak az Automobilklub Petrovitsban megtalálta azt az embert, aki ott hiányzott. Nem túlozunk, ha azt állítjuk, hogy munkássága a klub sportügyeiben már is érezhető.

Az olasz versenynaptár. Tekintettel arra, hogy az olaszországi automobilversenyek ma európai szenzációt képeznek, amelyeket néha-néha megnézni is érdemes, közöljük a nevezetesebb terminusokat. Hasonlóan a múltévihez, 62 nagy verseny terminusa látszik biztosnak. Természetesen csak a legnagyobbakat említjük fel: Marcius 23: Tripolis Grand Prix. Április 12—13: Coppa Mille Miglia. Május 4: Targa Florio (Szcilia). Május 20: Róma Grand Prix. Június 1: Monza Grand Prix. Augusztus 31: Aosta—Grand St. Bernard hegyi verseny. Szeptember 7: Olasz Grand Prix. Monza. Szeptember 19: Rekordnap. Mint a fentiekben látható, egész érdekes versenyek fognak lezajlani Italia kék ege alatt, amelyeket egy tura keretében könnyen megnézhetünk.

Ismét lesz Osztrák—Magyar Túraút. A békeévek, valamint a háború utáni évek egyik fénypontja volt mindig az Osztrák—Magyar Túraút. Hosszú szünet után úgy az osztrákok, mint a magyarok rájöttek, hogy egyedül a mai néhez viszonyok között bajosan tudnak sikerült túrautakat rendezni. A megkezdett tárgyalásokat siker koronázta és mint autentikus heyről értesülünk, június 27, 28 és 29-én megrendezi a KMAC az O. A. C.-al közösen az 1930. évi Osztrák—Magyar Túraut. A start Wienben lesz, a cél Budapesten. Ausztriában 35—40, Magyarországon 40—50 km-es átlag lesz betartandó. Budapesten a célbaérkezés után gyorsulási és fékpróba lesz. Az útvonalon titkos kontrollok fogják ellenőrizni a betartandó átlagokat, amivel a rohanásnak akarják elejét venni. Az útvonal a következő lesz: Wien—St. Pölten—Amstetten—Wells—Gmunden—Bad Ischl—Pötschenpass (982 m)—Bad Aussee—Klathau—Gröbming—Schladming—Radstadt (398.2 km). Első éjjeli állomás. 2. nap. Radstadt—Tauernhöhe (1738 m)—Mauterndorf—St. Michael—Katschberg (1641 m)—Gmünd—Spittal—Villach—Klagenfurt—St. Veit—Friesach—Neumarkt—Judenburg—Weisskirchen—Stubalpe (1551 m)—Köflach—Dobelbad—Graz. Összesen 301.3 km. 3. nap. Graz—Heiligenkreuz—Körmen—Vasvár—Sümege—Tapolca—Nagyvázsony—Veszprém—Balatonfüred—Keszthely—Balatonberény—Siofok—Székesfehérvár—Budapest. Összesen 497.2 km. A részletes tárgyalások januárban lesznek megtartva.

Hegyi világbajnokságot terveznek Párisban. A terv nem új. Valamikor a svájciak szerették volna a Klausenpass-versenyre kimondatni, hogy Európa Hegyi Nagy Díja. A tervek szerint a hegyi bajnokság 6 versenyből állana. Eddig a Turbie (Nizza), a Klausen (Svájc), az ADAC—Bergrekord (Freiburg), esetleg az olaszországi Mont-Cenis vannak ki-szemelve. Szó van még a Semmeringről, esetleg egy cseh hegyi versenyéről és ha sikerül kiverekedni Párisban, óh álmok-álma... a Svábhegyről is. Mint megbízható forrásból értesülünk, a KMAC új sporttitkára a közeljövőben kiutazik Párisba és eljárni igyekszik az AIACR-nél a magyar érdekek támogatása ügyében. Tekintve, hogy semmi sem lehetetlen az ég alatt, igen könnyen megtörténhet, hogy a Svábhegy ezidén a hegyi világbajnokság egyik futama lesz. Bár így lenne. Ez esetben a versenyt az Osztrák—Magyar Túraút miatt előretolt Guggerhegyi verseny napján (VI. 8) rendezné meg a KMAC. Ha a terv sikerül, úgy Budapesten láthatnók egyszerre Chiront, Carraciolat, Stuckot és mellettük még néhány világnagyságot.

Felelős szerkesztő és kiadó: DE V A N I S T V A N Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca 111. IV. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt 9—2 óráig. Telefon: Automata 136—64.

Amatőrök egyetlen magyar szaklapja a

FOTOMŰVÉSZETI

HIREK

MEGJELENIK HAVONTA EGYSZER

ELŐFIZETESI ÁRA EGÉSZ ÉVRE 10 P,
EGYES SZÁM ÁRA 1 PENGŐ, M. A. O. SZ.
TAGJAI KEDVEZMÉNYES ARON,
4 PENGŐÉRT KAPJAK A LAPOT.

ELŐFIZETÉSEKET ELFOGAD A KIADÓ-
HIVATAL BUDAPEST, V., DOROTTYA-U. 1

Mutatványszám 1.10 P beküldése ellenében.

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



„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajlevezetőgyűrűk, zsírcsapok minden kivételben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Munkált és nyerszelepek, zsírzóprések. Nagy raktár!
„Kérjen árjegyzéket.”

Vezérképviselő:

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

Motorosok! Figyelem!

Díjtalan téli garázsírozást

nyújtok annak, aki

téli generáljavítását

nálam végezteti.

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

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

Burghardt István

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

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)

GRÄF & STIFT

automobilok vezérképviselte:

KINIZSI-GARAGE RT.

Budapest, IX., Kinizsi-utca 4

TELEFON: AUTOMATA 867-75, 866-80

Személyautomobilok

2, 2^{1/2}, 3, 4, 5, 6 tonnás gyors-
teherautomobilok

Kedvező fizetési feltételek

Speciális javítóműhely

Nagy alkatrészraktár

ESKAF



SVÉD GYÖGYŐSCSAPÁGY
"R.T." BUDAPEST
IX. ÜLLŐI - ÚT 55.
TEL.: J.308-08. J.402-78
"SÜRGŐNYCÍM":
"ESKAF"
"BUDAPEST"

Átmeneti kabátok

Esőkabátok

Hó- és sárcipők

Weszely

IV, Váci-utca 9. sz.

TÚRÁN NÉLKÜLÖZHETETLEN a



Élete biztos legyen?
DUNLOP
páncélcordot vegyen!



Vezérképviselet

SCHWEITZER JÓZSEF ÉS FIA

Vezérképviselet

Telefon: Automata 292-36

Szabadság-tér 18. (Tőzsdepalota)

Telefon: Automata 296-46