

53959

Automobil Motorsport-Turizmus Közlekedés - Útépítés

V. ÉVFOLYAM

1930 DECEMBER 20

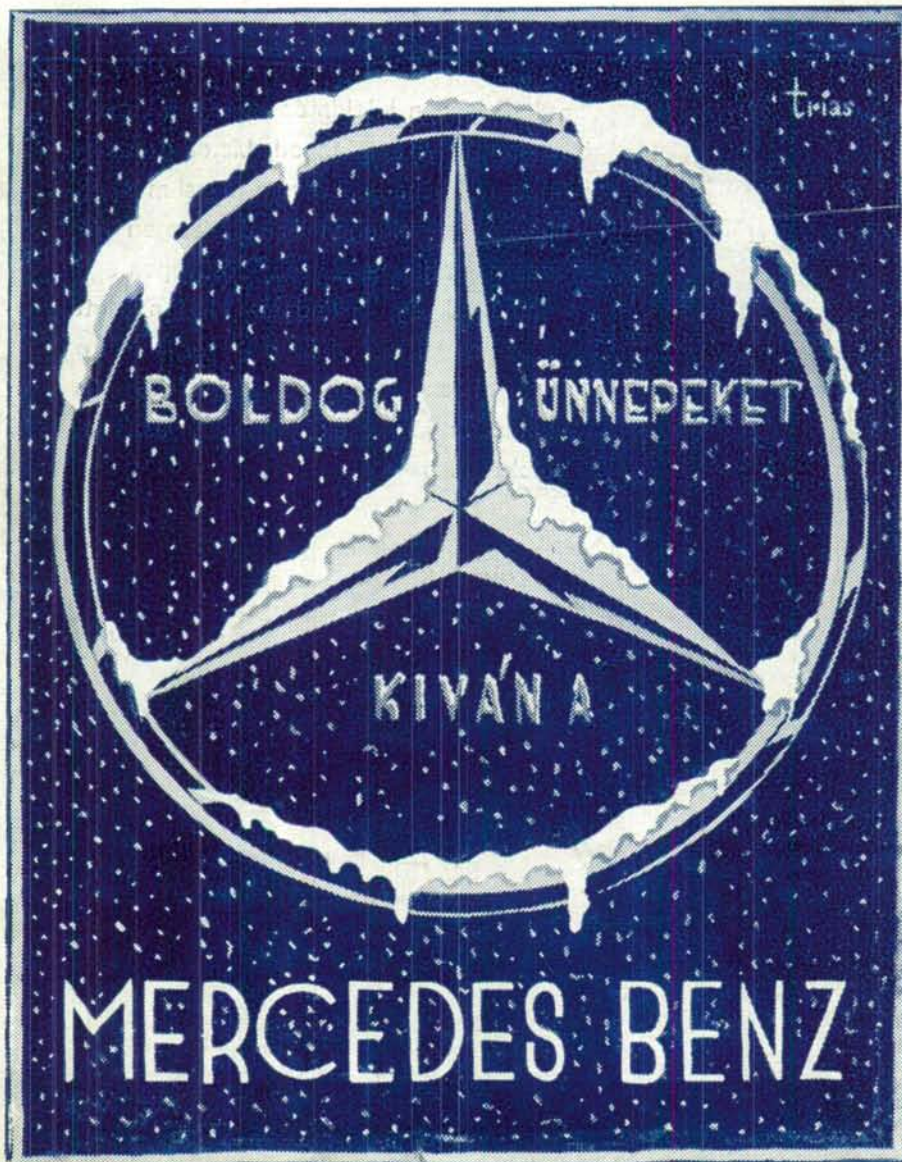
24.
SZÁM

11.215 gyűlési szám

ÁRA 1 PENGŐ



Sturycsényi



*385
11*



Tiszta kilátás minden időjárásnál

akadálytalan kitekintés az uttestre, ezek előfeltételei a könnyed, biztos vezetésnek. Autójának sebességi teljesítményét, havas, esős időben is tökéletesen kihasználhatja, ha a szélvédő-üvegen egy önműködőleg, állandóan tisztántartott rész a kilátást lehetővé teszi. Erre szolgál az erőteljes, egyenletesen és zajtalanul járó, csekély áramfogyasztású, elektromos



BOSCH

SZÉLVÉDŐ- TÖRLŐ

Eladás és beépítés
BOSCH RÓBERT kft
Budapest V, Váci út 22-24
és a BOSCH szolgálatoknál

Automobil Motorsport-Turizmus Közlekedés - Utégités

V. ÉVF. 24. SZ.

1930 DECEMBER 20

Felölős szerkesztő:
DÉVÁNI ISTVÁN

MEGJELENIK
MINDEN HÓ 5-EN ÉS 20-ÁN

Helyettes szerkesztő:
DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ DR.

Postatakarékpénztári csekk számla: 34240. Előfizetési díjak: Magyarországon évi 20 pengő, Ausztriában évi 35 schilling, Jugoszláviában évi 300 dinár, Csehszlovákiában évi 160 cseh korona, Romániában évi 1200 lei

Szerkesztőség: Budapest, V, Visegrádi ucca 10. I. 10.

Mire vagyok a legbüszkébb? Mi volt a legveszélyesebb pillanatom?

A magyar automobil és motorkerékpársport nagyjainak vallomása.

Itt a Karácsony és az Újév és ilyenkor, ez már szinte tradíció, jönnek a körkérdések, amelyek legtöbbször a jövő tervekről szólnak. Szakítunk a tradícióval és ezúttal egy kissé pikánsabb témával hozakodunk elő. Mi volt a legveszélyesebb pillanatom? Ez a kérdés nézetünk szerint határozottan érdekes és vele olyan momentumok jönnek felszínre, amiket eddig talán csak a legszűkebb baráti körök tudtak, de semmiesetre sem az olvasók nagy tömege. Bizony egy automobilistának, vagy motorkerékpárosnak az életében, különösen akkor, ha versenyez is, igen sürűn adódnak olyan esetek, amikor nemcsak a kocsival vagy a motocykllal, de az ember élete is hajszálon lóg. Akármilyen szerencsés véletlenek játszanak is közre, akármennyire könnyű volt a lefolyásuk, az emléke mégis igen sokáig megmarad bennünk. Nézzük tehát, mi minden történt azokkal, akikről mi rendszerint csak azt olvassuk, hogy indult, győzött, vagy feladta. A másik kérdés már kellemesebb. Amire az ember a legbüszkébb, az rendszerint egy nagy teljesítmény volt, ami minden különösebb zavaró incidens nélkül folyt le és amire az ember mindig örömmel és büszkeséggel gondol vissza. Lássuk tehát mit mondanak a volán és könnyű motorkormány hősei?

Közel 40 híres és szép eredményeket elért versenyzőnk szeretnénk volna megkérdezni, de sajnos ez nem sikerült százszázalékban. Igen sokat a legnagyobb utánjárás után sem tudtunk megtalálni és így kénytelenek voltunk eltekinteni az érdekesebbnél-érdekesebb feleletektől.

Delmár Valter

Nézetem szerint a legnagyobb teljesítménynek az egyik Guggerhegyi versenyt tekintem, amikor is nagy konkurenciában úgy az autók, mint a motorkerékpárok legjobb idejét futottam. Nemkevesebb sokra becsülöm a két év előtti bajnokságban kimondottan lassúbb és instabil kocsimmal elért második helyeimet a Guggeren és a Mátrában. Egy alkalommal Zichyt, a másik alkalommal Esterházyt vertem meg, holott gépeik jóval gyorsabbak voltak. Veszedelemes pillanatom kettő volt. Egy alkalommal az Attila uccán egy megfarolt tűzoltókocsi akart belém szaladni teljes sebességgel és csak úgy menekültem,

hogy a járdára szaladtam, a másik alkalommal a svájci bajnokság egyik futamában a Mauborget-hegyi versenyben a célfordulóba 100 kilométeren felüli sebességgel rohantam bele. Már azt hittem, hogy lezuhanok, amikor a fék és a kapcsolómű, no meg egy jó adag szerencse összedolgozásával, sikerült a pályán maradnom.

Szénásy Alán

Legbüszkébb feltétlenül arra vagyok, hogy egy másfél literes, kis 4 hengeres Bugattival jobb időket tudtam elérni több hegyversenyben, mint elődeim 2 literes és még ennél is nagyobb 8 hengeres Bugattikkal. Legveszélyesebb pillanatom a múltévi Svábhegyi versenyen volt, amikor Grand Prix kocsimmal a start után megfaroltam és szembe találtam magamat a közönséggel. Miután embert gázolni nem szabad, lelkiismeretem kétszer megpörgette a ficánkoló kocsit, amíg azután minden baj nélkül sikerült nyugvópontra jutnom. Kellemetlen percek voltak, de Istennek hála, elmúltak.

Szini János

Szini szerint az automobilsportban nincs teljesítmény és nincs veszélyes pillanat. Egy fél óráig tartott, amíg kivettem belőle, hogy a legbüszkébb a magyar Sportkocsibajnokságra. Veszélyes pillanata kettő volt. Először, mikor egy NSU motorkerékpáron, a „144 kilométeres” versenyben 50—60 kilométeres sebességben eltörött a kormányja és egy rettentőt bukott, a második, amikor egyszer egy kocsi kigyuladt alatta és alig tudott kiszabadulni a lángokból.

dr. Feledy Pál

Legbüszkébb arra vagyok, hogy 1924., 1925., 1926-ban, vagyis három éven keresztül tudtam Tourist Trophyt nyerni. Kellemetlen pillanatom kettő is volt. Az egyik az volt, amikor a Guggerhegyi verseny előtti napon a Jánoshegyen Széchenyi Miklós gróf beleszaladt a Bugattijával az én Bugattimba. Amellett, hogy egy csomó fogam kirepült, még attól is elestem, hogy másnap indulhassak. A másik kellemetlen percem volt, amikor Strassburgban, a Francia Grand Prix-n 130 kilométeres sebességben eltő-

rött a villám és egy retteneteset buktam. Szerencsém itt az volt, hogy sokat csúsztam és így semmi bajom nem történt.

Balázs László

Legbüszkébb a Brookland 200 Miles-ben elért második helyemre vagyok. Ugyanis Angliában a Brooklandon kontinentális menő még egyáltalán nem ért el helyezést kivülem. A legkellemetlenebb pillanatom az volt, amikor az egyik űgetőmeetingen eltört a fékem és én teljes sebességgel rohantam bele az északi kanyarba. Dacára annak, hogy a sebesség még 100 alatt volt, az a tudat, hogy: „Most neki kell mennem a falnak”, nem volt a legkellemesebb. Hála Istennek elmúlt és ami a fő, minden baj nélkül.

Wolfner András báró

Legbüszkébb még ma is az 1926. évi Guggerhegyi versenyre vagyok, amikor Steyr-Sportommal Delmár WALTER 1 egész 77/100-ad másodpercre megközelítettem. Veszélyes pillanatom csak egy volt. Két év előtt történt a Semmeringen. A legsodálatosabb benne, hogy csak azok tudják, akik akkor ott voltak. Ugyanis megboldogult édes atyámra való tekintettel, aki mindig féltett a versenyzéstől, mindenkiel megígértettem, hogy senkinek se szóljanak az esetről Budapesten. Az egyik fordulóban, amely olajos volt, kifaroltam és nekicsúsztam a vaskorlátnak, amit átörtem. Szerencsére a korlát még elég erős volt ahhoz, hogy a kocsit, melynek két első kereke már a levegőben volt, megfogja és megakadályozza a lezuhanást a tekintélyesnek mondható mélységbe. Természetesen azonnal kiugrottam és így baj nem történt. Másnapra azután rendbehozták a kocsimat és a versenyben egészen jól végeztem.

Urbach László

Legbüszkébb minden bajnokságaimon kívül az idei Hősök Emlékversenyére vagyok, amikor is 30 órát ültem nyeregben BSA sidecarommal és az egyetlen versenyző voltam, aki végigfutottam a teljes távot. Nézetem szerint az sem volt kicsiség, amikor a Jánoshegyen megvertem a világ egyik elismerent legjobb motorkerékpárvezetőjét, az angol Simpson-t. Legveszélyesebb pillanatom az egyik TT tréningje után volt, amikor még Majláthnál vezettem az eladást. Az emeleten lévő raktárból igyekeztem lefelé, valami alkatrészt kerestem, amikor megcsúsztam és legurultam a földszinti üzlethelyiségbe, jól összeverve magamat.

Hartmann László

az Európa hegyibajnokság versenykocsi csoportjának második helyezettje.

Két év óta versenyzem Bugattin. Legbüszkébb az 1930. évi Königsaal—Jilovist hegyiversenyben elért időmre vagyok. Bár ezúttal csekély néhány másodperccel Stuck, Caracciola és a lengyel Liefeldt előttem végeztek, megvertem az összes számottevő középeurópai hegyiversenyzőket. Így mögöttem végzett von Morgen, Burggaller, Momberger, Rosenstein, Lichtenstein herceg, Arco-Zinneberg gróf, Leiningen és még mások. Veszélyes pillanataim közül, amelyekben sajnos eddig már bőven volt részem, a prágai és a soproni marad örök emlékü. Prágában 1929-ben a Königsaal—Jilovist tréningjén 130 kilo-

méteres sebességben nekivágódtam egy telegráfpóznának, felborultam és a kocsi maga alá temetett. Jól behúzódtam az ülésbe, minden erőmmel azon voltam, hogy ne essek ki és így szerencsésen minden baj nélkül megúsztam. Hasonló esetem volt ezidén a Brennbergen, ami azután az 1930. évi magyar bajnokságomba is került. Százon felüli sebességben véve egy kanyart, kocsim belezuhant a négy méter mély árokba, ahol azonban nem borult fel. Annyira nem történt semmi bajom, hogy azonnal kiugrottam és az ott lévő nézőkkel együtt kiemeltük a kocsit és azonnal beleülve, tovább folytattam a versenyt. Természetesen az idővesztés oly nagy volt, hogy minden győzelmi esélyemet elvesztettem. — Mi ugyan még többet is tudunk, de egyelőre elég ennyi. Mint láthatjuk, mindkettő elég kellemetlen eset volt és nagyon, de nagyon könnyen végződhetett volna másképpen is.

Heteés Sándor

Nyakig van a munkában, de azért néhány perccel szakít a tárgyhoz szólásra. Legnagyobb teljesítményemnek tartom, hogy a 2.3 literes Bugatti Grand Sport kocsimból, ami tulajdonképpen egy 4 üléses és meglehetősen magas alkotmány, ki bírtam hozni 182 kilométeres átlagsebességet a táti betonon. Tekintettel arra, hogy mindig nagyon elővigyázatosan hajtok és még eddig sohasem vettem ki kocsijaimból a maximumot, veszélyes pillanatom alig volt. Volt egy nagyon kellemetlen momentum életemben, amikor egyszer délután trenirozva a Svábhegyi versenyre, a Jánoshegyi úton a régi Bugatti Teklammal, az egyik kanyarban a szó szoros értelmében felborultam és a kocsi maga alá temetett. Végeredményben teljesen sértetlenül másztam ki a kocsi alól, de azért az eset sokáig emlékezetes fog maradni.

Lyka István

Legbüszkébb arra vagyok, hogy Magyarországon a legtöbb hegyiversenyen én tartom Bugattimmal a turakocsirekordot. Veszélyes pillanatom kettő volt eddig életemben, amire sokszor visszagondolok. Az egyik a 2600 méter magas franciaországi Galibierhágón történt. Május volt és én voltam egyike az elsőeknek, aki a megnyílt hágón át akart jutni. Az egyik még jeges fordulóban kocsim elkezdett csúszni kifelé. Rettenetes pillanatok voltak, amikor egyszerre a kocsi valami jeges rögben megakadva, alig egy méterrel a szakadék szélétől megállt. Ha visszagondolok rá, még most is kiüt rajtam a hideg verejték. A másik Nápoly és Róma között volt. Nyolcvan kilométer körüli sebességben jöttünk, amikor egy, az út szélén pihenő tehén felugrott és a kocsim elé szaladt. Egy hirtelen kormány elrántással sikerült annyira kitérni, hogy csak az első lábait ütöttem el, de a hatalmas nagy szarvai közvetlenül a fejem mellett vágódtak el. Szerencsére a hátsó ülésen lévő Burger Sanyi és Landauer édi észrevették a kellemetlen esetet és fejük hirtelen behúzásával ők is szerencsésen megúszták a dolgot.

Ottlyk Lajos

Mire vagyok legbüszkébb? Az Alpenpokal-ra, amit az idei Magyar-Osztrák Alpenfahrton Steyr Type XII-ómmal nyertem. Hibapont nélkül abszolváltam az osztrák Alpok legnehezebb hágóit, mint a

Pötschent, a Katschberget és a Stubalpét. Mi volt a legkellemetlenebb, illetve legveszélyesebb pillanatom? A múlt télen Parma felé igyekeztem az olasz tengerpartról. Az egyik, jóval 1000 méteren felüli Appenin-hágón 17 fokos hidegben és hózivatarban pneu defektet kaptam, mire a kocsim a meredek, jeges úton kezdett visszafelé csúszni. Az érzés nem volt a legkellemesebb. Csak annyit láttam hátrafelé a korom sötétben, amennyit a kis hátsó lámpa világított. Óriási szerencsével nekiveztem a kocsit egy nagyobb kilométerkönek és így sikerült nyugvó állapotba jutnom. Kezeim a hidegtől és a szélről annyira megváltak gémberedve, hogy csaknem egy órát tartott a kerékcseré.

Iovag Haupt Károly

Legbüszkébb az első Hősök Emlékversenyén aratott abszolút győzelemre vagyok. Akkor ott volt mindenki, aki csak Magyarországon számításba jöhet. Kellemetlen, illetve veszélyes pillanatom csak egy volt. Valamikor nagyon régen volt, egy KMAC túraúton. Egy kis Magomobil-t vezettem és mindjárt a start után a Döbrentei téren a felocsolt aszfalton kifaroltam és nekivágódtam a nagy lámpaoszlopnak, ami eltörött és a hatalmas lámparózsa alig egy centiméternyire zuhant alá a fejem mellett. Ugyanekkor az utasom kirepült és amikor odanéztem arca, nyaka, keze egy vér volt. A legborzasztóbbra gondoltam és odaugrottam hozzá. Akkor sült ki, hogy egy paradicsomos kosárba esett és semmi baja sem történt.

Puch János

Legbüszkébb az Automobil-Motorsport első húsvéti triálján elért abszolút első helyemre vagyok, amit a kis, 175 kcm PUCH-gépen értem el. Veszélyes pillanataim voltak. Ezek között a legkellemetlenebb volt, amikor a gödöllői úton egy mellékúccából egy teherautó robogott ki, amit már nem voltam képes kikerülni. Hetvenes sebességgel beleszaladtam a hátsó kerekembe. A motorom első kereke nyolcast kapott, én átrepültem egy salto-mortaléval a teherautón és ami a legneveségesebb, a Chevrolet teherautó kereke eltörött.

Hild Károly

Két teljesítményemre vagyok büszke. Az egyik, amikor a múlt évi Tourist Trophyn 250 kcm OK-Japen az összes kategóriák leggyorsabb startkörét futottam a nehéz, sáros talajon, a másik, amikor pár év előtt egy 500-as NOVA-JAP sidecarral, üres mellék-kocsival, zúgó esőben 2 óra 45 perc alatt jöttem Miskolcra Budapestre. Legkellemetlenebb pillanatom, ami egyúttal talán a legszerencsésebb is volt, az 1929. évi BSE Grand Prix tréningen történt. A Milenium-emlékműnél kicsúsztam, buktam és oly szerencsétlenül, illetve szerencsésen estem a járda szélére, hogy a hátgerincem utolsó csigolyája 1 centiméterre a gerincvelőtől eltörött. Erre fogtam magamat és abbahagytam a versenyzést.

Bátya János

Legbüszkébb a múlt évi Hősök Emlékversenyére. Egész éjjel világítás nélkül, zúgó esőben futottam és ennek dacára a leghosszabb távot én értem el. A legveszedelmesebb pillanatom egy turám alkalmával volt. Monor irányában 80 kilométeres

sebességben előztem egy automobilt, amikor egy, az út szélén fekvő juhász kutya ugrott elé. Kitérésről szó sem lehetett. Nekimentem és a szó szoros értelmében egy saltót vágtam ki. Sem nekem, sem gépemnek csodálatosképpen semmi baja nem történt.

Deli Lajos

Legbüszkébb határozottan az 1928. évi Svábhegyi versenyre vagyok, amikor 250-es RADCO-Jap géppel megvertem a 250-es DKW-én versenyző Stegmann-t. Stegmann ideje 4:04, az enyém 4:02 volt. A győzelem azért volt különösen szimpátikus, mert senki sem számított rá és mert nemzetközi eredményt hozott. Veszélyes pillanatom alig volt. Eddig még nagyobb szerűt nem buktam. Volt egy kényszerbukásom az idei Tourist-Trophyn, amikor a sebességváltóban eltörött egy kerék, minek következtében a hátsó kerekem blokirozott. Én akkor, hogy meneküljek egy nagyobb bukástól, ledobtam magamat a gépről. Így azután néhány kisebb karcolás árán megmenekültem.

Bauer József

Legbüszkébb, mint teljesítményre a TTAC 1928-as versenyére. A Budapest—Debrecen—Nyíregyháza szakaszon, dacára két gummidefektnek, egy felborulásnak és 20 perc startkésésnek, elsőnek értem Nyíregyházára. Ott a rakamazi versenyen a túrán résztvevő sidecarok között a legjobb időt futottam. Miután solóban is akartam indulni, 70 kilométeres kerület téve, ebből 35 kilométert leengedett hátsó pneuval; leszerelve az oldalkocsit, indultam. Délután a homokversenyen indultam, ahol egy

Tíz évi

zavarmentes

motorozás titka

egy

B.S.A.

Vezérképviselőt:

URBACH LÁSZLÓ

Budapest VI. Hunyadi tér 12.

Telefonszám: Automata 116-28.

sidecar nem engedett előzni, tehát beleszaladtam a fák közé az erdőbe és úgy előztem. Ennek dacára abszolút első lettem. Legveszedelmesebb pillanatom az ideai hármashatárhegyi versenyen volt. Oldalkocsi utasom kiesett, gépem ennek folytán felborult. Én kirepültem és mikor már mozdulatlanul feküdtem törött csigolyával az árokban, láttam a felém guruló gépet. Rettenetes pillanatok voltak, de szerencsémre a gép mellettem pár centiméterre nyugvópontonra jutott.

Gyurkovich Béla

Legbüszkébb arra az 1922-ben rendezett hegyi versenyre voltam, ami a Zugligetben indult és toronyirányban vitt fel a Disznófőnél az Annakápolnához. Ekkor ugyanis egy szíjhajtásos Triumph-al sikerült végigfutnom a versenyt és megküzdeni a helyenként 25—30 százalékos emelkedőkkel. Legkellemetlenebb pillanatom az volt, amikor Kertész Nándor az egyik Svábhegyi tréning után belémszaladt Méray gépével.

Dietl Hubert

Öszintén szólva semmi olyan motoros teljesítményem nincs, amire olyan nagyon büszke lehetnék. Egyszer, 1927-ben futottam Amilcarommal a Jánoshegyen a legjobb túrakocsi időt, de hát ez igazán nem nagy eset. Kellemetlen, illetve veszélyes pillanatom annál több volt. A legveszélyesebb az volt, amikor 1927-ben a Túraúton Amilcarom kormányösszekötőrúdja eltörött és kocsim nekirohant féloldalt egy táviróoszlopnak, majd felborult és vagy ötször-hatszor saltózott a levegőben. Közben én és a mechanikusom Sztancsik mester, valahogyan kirepültünk, de oly szerencsésen, hogy sem neki, sem nekem nem történt bajunk. A kocsi természetesen darabokra ment.

ifj. Hóra Nándor

Az eddigi versenyeim közül legbüszkébb az 1930. évi városligeti Grand-Prixre vagyok. Itt egyedül én voltam képes a kitűnő külföldiek iramát több körön át tartani, dacára annak, hogy gépemet alig tudtam kipróbálni és annak kapcsolása is teljesen szokatlan volt. A legveszedelmesebb helyzetem ugyancsak ebben a versenyben volt, amikor jóval 100 kilométeren felüli sebességben elszakadt az első láncom, amit a hátsó lánckerék elkapott és a hátsó kereket blokkolva én egy retteneteset buktam. Amikor többszöri salto után a földre estem, robogott el mellettem egy külföldi, aki szerencsémre ki tudott kerülni, de a lábtartója elkapta a félcipőmet. A többire már nem emlékszem, mert elvesztettem eszméletemet.

Burghardt István

TT győztes.

Legbüszkébb egyik németországi versenyemre vagyok. Indultam 1925-ben a Stettin—Swinemünde—Stettin sebességi versenyen az Ostsee-Pokal-ért. A verseny zuhogó esőben indult és 500-as Horexem közvetlenül a start után a felcsapódó víztől mágnese defektet szenvedett. Harmincötpercenyi késéssel indultam a többiek üldözésére és végül kategóriámban 3 perccel második, az összosztályozásban 80 induló közül harmadik lettem. — Legveszélyesebb pillanatom ugyancsak Swinemünde mellett volt. Itt a

Bäderrennenben startoltam, amikor egy hosszú egyenesben, ami hasonlít a Budakeszi úthoz, 130-as tempóban eltörött 750-es NSU-mnak a kormányfejszészéje, valamint a villarúgó. Pillanatok alatt rettenetes vóblizáson mentem keresztül, míg végre megbírtam fogni a gépet. A helyzet annyira veszedelmes lehetett, hogy az út jobb- és baloldalán elhelyezett nézők észnélkül rohantak széjjel.

Hummel Endre

Legbüszkébb vagyok, illetve legnagyobb teljesítményemnek azt tartom, amikor az Automobil-Motor-sport négynapos multévi triálján az első napon történt bukásom után, összetört térdekkel, tetanus injekcióval és magas lázzal végig futottam a négy napot és egyetlen büntetőpontot sem kaptam. Ráadásul azután a sors még azt a csapást is reám mérte, hogy a bukáskor elvesztett sárhányóm miatt 30 büntetőponttal sújtott. Ezt igazán nem érdemeltem meg. De hát szabály, szabály. Hogy mi volt a legkellemetlenebb pillanatom? Talán az, amikor a csepeli Weisz Manfréd-gyárban voltam alkalmazva és mint Einfahrer, az új 175 kcm WM motorkerékpárok új vil-láját és vázát próbáltam ki, meglehetősen nagy sebességben.

Zboray Ferenc

Legbüszkébb az 1929. évi MAC Hősök Emlékversenyére vagyok. Akkor egy 500-as DKW-én indultam. Éjszaka eltévedtem és már feladtam a reménytelen küzdelmet, amikor Győrben a funkcionáriusok unszolására újra elindultam és összes hátrányomat ledolgozva, megfutottam a 920 kilométert, sőt meg is nyertem a kategóriámat. Legveszélyesebb volt, amikor 1928-ban a BSE csillagtúráján indultam. A Hortobágyon éjszaka beleszaladtam egy út-lezárásba, ami nem volt kivilágítva. Ha nincs bukósisakom, feltétlenül darabokra megy a fejem. Így szerencsémre a deszka törött ketté. Én elájultam, de a gépem nem állt le és ennek zajára azután két, közelben lévő csikós jött és adta meg részemre az első segítséget.

Kováts Sándor

Miután már két éve nem versenyzem, már a nevem feledésbe is ment. Én voltam az, aki két év előtt az UTE Stadionban Ariellel 120 kilométeren felüli köröket futottam és 110-es átlaggal nyertem a bajnokságot. Erre a teljesítményemre vagyok a legbüszkébb. Veszélyes pillanatom igen sok volt, hiszen egy ízben a lábamat is eltörtem. Mindazonáltal legcsúnyábban nézett ki, amikor az 1928-as TT-én, a célkanyarban megvóbliztam és azt hittem, nekiesem a szemközti fáknak. Hogy-hogynem azonban sikerült kibalanszíroznom az esést és tovább rohanni felfelé. Kellemetlen másodpercek voltak, de Istennek hála már csak az emléke van meg.

Petrovits Vidor

a KMAC sporttitkára.

Alig egy évig versenyeztem 3 literes BUGATTI turakocsimmal. Bár néhány hegyi versenyen a turakocsik abszolút idejét futottam, ezeket nem tartom olyan teljesítménynek, amelyekre valami különös büszkeséggel tekinthetnék vissza. Sokkal büszkébb

vagyok azonban arra, hogy a Budapest—Wien—München — Strassburg — Nancy—Párizs 1574 km. hosszú utat egyfolytában, végig magam vezetve, 28 óra alatt tettem meg. Ez pont 56 kilométeres átlagot jelent, amit azonban jóval magasabbra kell taksálnunk, miután a sok határátlépés és a nagy városokon való átkelés sok időt rabolnak. Emellett megjegyezni kívánom, hogy mindenütt szabályosan megállottam ebédelni és vacsorázni, ami, különösen akkor, ha az ember nem egyedül utazik, nem történik percek alatt. Hárman voltunk és mindhárman bizony jól beettünk. Ha tehát ezeket tekintetbe vesszük, úgy az átlagom, a tulajdonképpeni menetidőket számítva, állandóan a 80 körül járt. Ahhoz pedig, hogy valaki 80 kilométeres átlagokat hozzon ki, bizony igen sokat kell 100 kilométer felett menni. A legveszélyesebbnek hitt pillanatom Budapest határában történt velem. Szénásy Alánnal jöttünk haza Sopronból, a

Brennberg-versenyéről Szénásy vezetett ADM-Sportjával. Miután a bécsi utat akkor még javában építették, kénytelenek voltunk a bicskei letérésen jönni. Rettenetes por volt és én mindig 20—25 méternyire mentem Szénásy mögött, aki viszont rettenetesen hajtott, mert egy fogadásról volt szó. Én ugyanis kétségbe vontam, hogy az ADM gyorsabb lenne, mint a 3 literes Bugatti. Akkoriban Bicske és Budaörs között három hatalmas bukkanó volt, amelyeket azóta már betömtek. Teljesen elfeledkeztem a bukkanókról és Alán mögött a porban jóval 100 kilométeren felüli sebességben behajtottam az első bukkanóba. Az első pillanatban azt hittem, hogy széjjel megy a kocsim, akkorát ugrottunk. De nem történt semmi. Ezt is csak egy Bugatti bírja ki. A fogadást azután megnyertem, mert a Gellért téren pontosan 10 méterrel Szénásy mögött állottam meg ugyanabban a pillanatban.

Az Osztrák-svájci és Francia Alpokon keresztül Nizzába.

4000 kilométer egy Austro Daimler ADR-en.

Irtá: Schwab Károly.

Idén is, mint minden évben, elhatároztam, hogy egy hosszabb utat teszek az Alpokban. Kapóra jött egy St. Moritzi levél, melyben az ottani sporthéttel kapcsolatos csillagtúra feltételei voltak mellékelve. Miután indulásunk időpontja körülbelül összesett a csillagtúra napjaival, elhatároztam, hogy először meglátogatjuk az Engadint. Nem kell azonban azt hinni, hogy ez a csillagtúra valami komoly sportteljesítmény kifejtésére készítette az embert. Szó sem volt ilyesmiről. A fontos csak az volt, hogy egy bizonyos napon ott legyünk és egy bizonyos órában jelentsük, hogy megérkeztünk. Átlagról, időről szó sem volt. A díjakat aszerint osztották ki, hogy ki-ki mennyi kilométert futott be „légvonalban”. De hogy menél több legyen a győztes, több kategóriát állítottak fel. 0—500—1000 és 1000—1500 kilométerig. Budapest—St. Moritz a második kategóriába esett. Két kocsival indultunk. Az én Daimler-emben rajtam és feleségemen kívül Szini János és neje is helyet foglalt, míg a másik résztvevő Ottlyk Lajos volt STEYR Type XII-jével. Érdekes volt, hogy a második kategóriában mi ketten foglaltuk el az első két helyet, mivel azonban én Budapestről egy órával később indultam, tehát engem helyeztek elsőnek. Azt mondanom sem kell, hogy nem igen siettünk, a 900 egyné-

hány kilométert a lehető legkényelmesebben, mindent megnézve, amit lehetett, három nap alatt tettük meg.

Miután túrámat úgy állítottam össze, hogy az Alpok legszebb helyein vezessen keresztül, igyekeztem azt a lehető legrészletesebben leírni, hogy azzal a jövő évben nagyobb túrára induló autós és motoros kollégáimnak támpontot adjak. Csinálják utánam! Azt hiszem nem fogják megbánni. Hogy mást ne említsek, az Engadin, Luzern, Interlaken, a Gotthárd, Genf, a Haute-Savoy legszebb hágói, Nizza, a francia és az olasz Riviéra mindmegannyi gyöngyei a kontinensnek. Tapasztalataimat a túra leírása közben fogom elmondani és egyben ki fogom említeni mindazt, amit érdemes megnézni és el fogom mondani mindazt, amit érdemes tudni azért, hogy az embert útközben meglepetések ne ériék.

Az útvonal első része Budapest—Wien. Erről nincs sok mondanivalóm. Az egész táv 257.9 kilométer. Budapest—Országhatár kitünő pormentes út, leszámítva egynéhány átkelési szakaszt, mint Győrt. Onnan a Pozsony—Wien útba való betorkolásig az a néhány kilométer gyenge. Lehet azonban, hogy mire nyár lesz, már azt is megcsinálták az osztrákok. A főút Wienig elég jó. A magyar és osztrák vámvizsgálat, illetve triptik-kezelés alig tart pár percig.

„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajlevezetőgyűrűk, zsírzó-csapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyersszelepek, zsírzóprések, Lockheed-fék, teljes készülék és alkatrészek nagy raktára.

Vezérképviselő: Balog Arthur okl. gépészmérnök
„Kérjen árjegyzéket” Budapest, V., Lipót-körút 27. Tel. 295-39



Minden koncentrálni van és így elég hamar megy. Különösebb néznivaló az egész útvonalon alig van. Szép Dorognál a kilátás jobbfelé az esztergomi bazilikára, valamint érdekesnek mondhatók a komáromi vár maradványai. Az osztrák részen szép néhány Dunarészlet, valamint Hainburg vára.

Budapest (91)	—	—
Pilisvörösvár	18.5	18.5
Dorog	20.7	39.2
Nyergesujfalu	14.5	53.7
Dunaalmás	18.5	72.2
Szőny	13.0	85.2
Komárom	4.0	89.2
Ács	10.0	99.2
Gönyü	16.5	115.7
Győr	15.5	131.2
Öttevény	14.0	145.2
Moson	21.0	166.2
Magyaróvár	2.2	168.4
Rajka	15.5	183.9
Oroszvár	7.0	190.9
Magyar határ-Osztrák határ		
Kittsee	7.5	198.4
Hainburg (149)	14.5	212.9
Fischamend (154)	27.5	240.4
Schwechat (161)	10.5	250.9
WIEN (176)	7.0	257.9

Wient, ha nyugat felé igyekszünk, úgy a Mariahilferstrassen, majd a Linzerstrassen hagyjuk el Purkersdorf irányában. St. Pöltenig az út egyhangúságát a szép riederbergi szerpentinek teszik változatossá. A Riederberg magassága 400 egynéhány méter. Wien felől egy hosszú, emelkedő egyenes visz fel, míg a túloldalon nagyon szép szerpentinek vezetnek le. Itt tartják az osztrák motorosok évente a Riederberg-hegyiversenyt. Innen Salzburgig az út általában szép, igen sok kisebb-nagyobb emelkedéssel és délfelé állandóan szép kilátással. Ajánlatos tudni, hogy Linzbe nem kell bemennünk, ha Salzburg felé igyekszünk, mert az határozott kerülőt jelent, ellenben Linz előtt le kell térnünk balfelé. Salzburg nagyon szép város, nagyon jó, minden igénynek megfelelő szállodákkal.

WIEN	176	—	257.9
Purkersdorf	248	17.5	275.4
St. Pölten	267	44.0	319.4
Melk	209	23.0	342.4
Amstetten	275	38.5	380.9
Enns	252	36.0	416.9
Edelsberg	267	14.0	430.9
St. Peter		3.5	434.4
(Elágazás balra Salzburg felé)			
Wels	317	26.5	460.9
Vöcklabruck	433	28.5	489.4
Strasswalchen	541	33.5	522.9
SALZBURG	425	25.5	548.4

Az igazán szép vidék Salzburg után kezdődik. Salzburgban érdemes felmenni a nemrég épült Gaisbergre, ahonnan pompás kilátás nyílik délfelé a

hegyekre. Aki időt és utat akar megtakarítani, annak német visummal is kell rendelkeznie, mert Salzburg után, ha Innsbruckba akar jutni, a mélyen lenyúló Bajorország egy részén kell keresztül mennie. Itt tehát négyszer van vámátlépés, ami négy carnet-szelvényt jelent. Úgy tudom, akinek nincs német visumja, az a belépésnél itt is megválthatja. Reichenhall, valamint az utána következő kis tó és a jobbra-balra emelkedő sziklás hegyek már izelítőt adnak az embernek az Alpesekből. Reichenhall maga is igen szép és lerí róla a világfürdő. Mellecknél újra kijutunk Bajorországból és a nagyon szép, szűk Steinpasson át jutunk Loferbe, majd St. Johann in Tirolba. Itt könnyen el lehet tévedni. Keressük a Wörgl direkt irányt, különben bejutunk délfelé Kitzbühelbe és azután csak nagy kerülővel jutunk ismét Wörglbe. Itt már pompás kilátás szórakoztatja az embert. St. Johanntól északra van a Wilder Kaiser, mely cikk-cakkos sziklacsúcaival és keletnyugati gerincével első pillanatra a Magas-Tátrára emlékeztet. Most már az Inn völgyében haladunk Innsbruck felé, jobbra-balra szebbnél-szebb hegyalakulatok között. Ha nem akarunk, úgy Innsbruckba nem kell bemenni, de ajánlatos. Nagyon szép tiroli város. Innsbruck az Inn túlsó oldalán fekszik és így át kell mennünk a nagy hídon, ha beakarunk jutni. Ellenben, ha mindjárt továbbfolytatjuk utunkat Landeck felé, akkor maradunk a víz innenső oldalán.

SALZBURG	425	—	548.4
Bajor-határ		5.0	533.4
Reichenhall	471	11.0	564.4
Melleck (Steinpass)	615	9.1	573.5
Bajor-határ			
Unken	552	4.3	577.8
Lofer	629	9.0	586.8
Pass Strub	677	4.0	590.8
Waidring	775	6.0	596.8
St. Johann in Tirol	663	15.0	611.8
Wörgl	511	31.0	642.8
Brixlegg	510	16.5	659.3
Schwaz	560	17.5	676.8
INNSBRUCK	574	29.5	706.3
INNSBRUCK	574	—	706.3
Zirl	622	12.5	718.8
Telfs	627	14.5	733.3
Nassereith	843	21.0	754.3
Imst	828	13.0	767.3
Landeck	816	20.0	787.3
Ried	877	17.0	804.3
Pfunds	971	14.0	818.3
Martinsbruck	1038	12.0	830.3
(Osztrák-svájci határ)			
Schuls		18.0	848.3
Süs		20.0	868.3
Zernez		6.0	874.3
Samaden		35.0	909.3
ST. MORITZ	1800	6.0	915.3

A vidék Innsbruck után mind szebb és szebb lesz. Zirl falun áthaladva a híres Zirlenberg hegyiverseny

BÁN LÁSZLÓ

készít, javít, olcsón
gyorsan, pontosan

autórugót

Budapest, V. Vág u. 5
Telefon: Aut. 911-21

jut eszünkbe. Innsbruck után az út kettéválik. Mehetünk az Inn balpartján, vagy a jobbpartján. Először Zirlben majd Telfsben van elágazás. Ha állandóan az északi oldalát a folyónak választom, akkor Nassereithben nagyon óvatosnak kell lenni, mert különben fenn találjuk magunkat a Fernpasson, ahelyett, hogy Landeckbe jutottunk volna. Landeck körül már egészen magas hegyek fogadnak. Az útvonal nagyon szép. Landeckben balra fordulunk és megtartjuk az Inn folyását. Tartsuk utunkat a Reschen-Scheideck felé és csak a Hochfinsternünzpass után Naudersnél térjünk be jobbra Svájcba, Martinsbruckba. Így a szebbik útvonalat választottuk, bár a Cajetanbrücke-nél való jobbratérés esetén sokat nyerünk időben és térben. Martinsbrucktól azután már bennvagyunk

az Inn felső folyásában, a híres Engadinban. A híres fürdőhelytriót, Schuls-Tarasp és Vulperát okvetlen jobban nézzük meg. Egyike Svájc legszebb vidékeinek. Az Engadin útjai nagyon keskenyek és roppant nagy elővigyázatot követelnek meg. Az út állandóan emelkedik és Süsnél elvágik. Jobbra a Flüelpasson át Davosba, balra Zernez felé St. Moritzba jutunk. Zerneznél ismét elvágik az utunk. Itt a jobboldalt kell választanunk, mert különben feljutunk az Ofenpassra. Pontenál jobbra az Albula felé van letérés, majd Samadennél ismét kettéválik az út. Jobbra St. Moritzba, balra Pontresinába és a Berninára jutunk. St. Moritz az Alpok egyik gyöngye. Itt bátran ellehetünk pár napig, annyi a megnézni való.

(Folytatjuk.)

Megmozdul a „Wild West” a Continental ellen.

A Continental pneumatikgyár és Magyarország.

A gyár minden felelősséget elhárít magáról a magyarokat ért durva sértésért. A gyár hivatalos lapja, illetve kiadmánya Európa „Vad Nyugat”-jának nevezi Magyarországot és egy kalap alá vonja a Balkánnal.

A mult számunkban hosszabb cikkben megemlékeztünk arról a hallatlan merényletről, amit a németek vezető pneumatikgyára, illetve annak hivatalos reklámújságja, az ECHO CONTINENTAL hazánk ellen elkövetett. Mi voltunk az egyetlen szaklap, a napilapokat sem véve ki, aki lerántotta a leplet erről az idegenforgalmunkat gyökerében veszélyeztető kísérletről. Azóta a velünk érzők egész tömege keresi fel lapunkat levélben és telefonon, gratulálva és biztosítva bennünket együttérzésükről. Hogy olvasóink tisztán lássanak, ha esetleg elkerülte figyelmüket lapunk 23. száma, ismételjük az ECHO CONTINENTAL-ban megjelent díszcikk reánk vonatkozó részét. A cikket az ADAC „Nachrichtendataschment”-jának egyik kiküldött embere írta, aki képeket közöl a Balkán hihetetlen rossz utairól és egyben egy képet Magyarországról. A képen éppen a beton van víz alatt tartva és természetesen ezalatt a forgalom az úttest szélén bonyolódott le. A kép aláírása magyarul a következő: „Magyarország utakat épít... egyelőre azonban még vagy az árokban, vagy a pusztán bonyolódik le a forgalom.” Köszönjük szépen. Ezt írja a szövetséges Németország egyik legnagyobb pneumatikgyárának reklámújságja Magyarországról, arról a Magyarországról, mely együtt szenvedett vele a világháborúban és amely együtt szenved vele most. Azt a Magyarországot nevezi az ECHO CONTINENTAL „Wild West”-nek. Köszönjük szépen! Balkán vagyunk! Vad Nyugat vagyunk! írja a német lap, tehát óvakodjunk idejönni, mert itt utak csak lesznek, de ma... ma még a pusztán keresztül kell menni, vagy az útszéli árokban.

Cikkünkkel egyidőben levelet írtunk a hannoveri Continental-gyár direkciónak és magyarázatot

kértünk a történetekért. Mint hírlík, a KMAC ugyan csak magyarázatot kért. Levelünkre megérkezett a válasz. A gyár nagyon udvarias formában mindent a lapjára hárít és mossa a kezeit. Azt mondja, hogy a mai viszonyok mellett idegenek cikkeire is rászorul. Így került bele W. Hoepfner úr cikke az ECHO CONTINENTAL-ba. W. Hoepfner úr az ADAC embere. Az ADAC nem más, mint a német Touring Club. Reméljük, ezek után a Magyar Touring Club is meg fog mozdulni, hogy ennek a magyarelles propagandának, mely tulajdonképpen az ADAC-ból eredt, elejét vegye. Mi magyarok pedig tudni fogjuk, hogy egy olyan gyártól, melynek hivatalos reklámújságja igen galád módon megtámadta országunkat, nem fogunk pneumatikot vásárolni. Lehet, hogy a Continental-gyárat Magyarországon nem igen érinti. Egy rossz gazdasági viszonyok között élő ország nem érdekli a nagy német gyárat. Hát minket sem fog érdekelni a jövőben a Continental. Van elég külföldi és magyar termék, melyek vannak olyan jók, mint a Continental és amelyeknél eddig semmiféle magyarelles propagandát nem tapasztaltunk. Reméljük, a közeljövőben sikerül az állami, valamint az idegenforgalmi intézmények figyelmét is felhívni erre a szegyeteljes esetre és reméljük, hogy a sovinizmus, mely eddig nem volt magyar tulajdonság, de aminek irigylésreméltó példáit napról-napra van alkalmunk tapasztalni a többi európai nemzetnél, úrrá lesz nálunk is. Érdekes tényként állapítható meg, hogy a KMAC-ban a közelmúlt napokban 25—30 ember interveniált ebben az ügyben. Megvalljuk őszintén, hogy részünkről a legkíméletlenebb Continental antipropagandát fogjuk megindítani és reméljük, hogy a hatás nem fog elmaradni.

Motorja régi erejét, **URBACH** zajtalan járását visszanyeri

javitóműhelyében. Budapest VI. Hunyadi tér 12. 500 kcm. hengerfurrás új dugattyúval 45 pengő.

Az elveszett városok nyomában.

Beszélgetés a híres magyar Afrika utazóval Almásy Lászlóval.

A minap egy délután felvetődtem az Automobil Clubba. Az egyik intim sarokban felfedeztem az Afrika utazásairól és trópus vadászatairól híres autóversenyzőnk, a szombathelyi Almásy Lászlót. Most is terveket sző egyik meghitt barátjával és misztikusan suttogva, rajzol egy maga előtt tartott térképbe. Hirtelen odapillantok, Észak-Afrika. A ceruza hegye a Libyai sivatag egyik pontját szurkálja. Almásy hajthatatlan. Semmit sem akar elárulni. Végre megígéri, hogy ha majd minden perfekt lesz, akkor én leszek az első, akinek mindent részletesen el fog mondani. Hosszas kérésemre azután mégis enged és befejezvéen misztikus beszélgetését, egy forró tea mellett Almásy beszélni kezd:

„1926 óta csaknem az egész telet Afrikában töltöm.

Először 1926-ban voltam lenn Szudánban vadászni Esterházy Antal herceggel, egy nagy Steyr kocsin. Erről az utamról könyvem is jelent meg „Autóval Szudánban” címen. 1927-ben a Steyrgyár megbízásából voltam Cairóban, ahol résztvettünk az egyiptomi autókiallításban. A kiállítás után Széchenyi Zsigmond gróffal voltam vadászni Egyiptomban, Kelet-Szudánban, valamint Syriában. Ő az, akinek most mindenütt látható a „SCUI” című könyve. 1928-ban a cairói STEYR-képviselőt ügyeit szerveztem meg és nagyon sok próbautat végeztem a sivatagban. 1929-ben a nálunk is jól ismert Bugatti-versenyzővel, Liechtenstein herceggel voltam lenn vadászni két kísérleti Steyr Type XX-al. Bejártuk Brit-Kelet-Afrikát, a Kenyagyarmatokat, a Tanganyika vidékét, majd a Nubiai és Libyai sivatag egyes részeit. 1930-ban ismét egy vadász expedíciót vezettem Kelet-Szudánban, de a vadászat után ismét csak ellátogattam a sivatagba, mely már nemcsak, hogy érdekelt, hanem annak tökéletes felfedezését mintegy céloomul tűztem ki.

Afrikának térképeim ma már csak egy fehér folt van, ez a Libyai sivatag. Ez egy circa 2 millió négyzetkilométernyi földrész, amelynek belseje, mondhatni még ma is ismeretlen. Való, bár kissé furcsán hangzik, hogy az északi és déli sarkvidékről már jobb térképeink vannak, mint a Libyai sivatagról. Erről a földrésről, amely a Szahara keleti szélén húzódik és amelynek hossza circa 1200 kilométer, szélessége pedig körülbelül 600 kilométer és amelynek határa

keleten a Nilus, a földrajzi feljegyzések még hiányzanak, térképészeti szempontból még elemzetlen. Nem tudjuk, vannak-e benne oázisok, nem tudjuk, vannak-e benne hegyek, tavak, vizek. Az utóbbi időben mindjobban lábrakel az a nézet, hogy a Libyai sivatag közepében egy ó-egyiptomi műveltséggel bíró városnak kell lenni, melynek neve Zarzura. Hogy Zarzura romokban hever, vagy nem, azt ma senki sem tudja. Lehet, hogy virágzó élet folyik ott, de lehet az is, hogy Zarzura csak képzelet. Zarzura keresésére és a Libyai sivatag felkutatására az utóbbi időben mindgyakrabban vállalkoznak, de eddig még senkinek sem sikerült több irányban átszelni ezt a végtelennek tetsző homoksivatagot. A legtöbb eredményt eddig az angol Bagnold-féle expedíció érte el 3 FORD-al, de a közelmultban ők is kénytelenek voltak visszafordulni, mert egyik kocsijuk kijavíthatatlan defektust szenvedett.”

Most egy kis időre abba hagyja Almásy elbeszélését. Arcán látom, hogy egy gondolattal küzd. Majd hirtelen kigombolja mellényét és inge alól egy aranyláncon függő, kis aranymedaillon búvik elő, rajta a bűvös szavakkal: „Zarzura”

Hogy mi volt a medaillon eredete, nem faggattam, nem

is mondta meg, de szemei elárulták, hogy minden ambíciója, mondhatjuk életcélja, hogy elsőnek lássa meg Zarzurát, az „elveszett várost”. Miután észrevettem, hogy erről a témáról nem igen szívesen beszél, gyorsan áttereltem a beszédet magára a sivatagra. Minket automobilistákat elsősorban az érdekel, miképpen lehetséges az autóval való közlekedés a Szaharában. Milyen a Szahara? Almásy tehát újból átvette a szót:

„Mindenekelőtt egyet kell kijelentennem. A Szaharában csak homok, szikla és kavics létezik, no meg egypár oázis, de állati lénynek ott semmi nyoma sincs. Szinte bosszantó, amikor hazaérkezésemkor azzal fogadtak, hogy hány oroszánt löttem a sivatagban. A sivatagban nemhogy oroszánt, de még homoki bolha sem található. Az afrikai vadászexpedíciók terepe Szudán, Brit-Kelet-Afrika, a Tanganyika-tó vidéke, Uganda, Kongo. A nagy, nemes vadat ott vadásszák, de semmiesetre sem a sivatagban. A nubiai sivatag párduca csak amolyan frázis. Le kell szegeznünk, hogy a laikus, akármilyen jó kocsival rendel-



kezik, első pillanatban tehetetlen a homokban. Az ember lassan rájön, hogy a homok felülete néhol keményebb, néhol egészen puha. Talán legjobb, ha a magas hegységben, az örök hó világához hasonlítjuk. A homok csaknem ugyanazokat az alakulatokat veszi fel, mint a hó, sőt még azt is elmondhatjuk, hogy hasonlóan a gleccserek havához, a homok is színeiben játszik. A homokon való közlekedés tehát csak akkor kezdődhet meg, amikor a vezető tisztában van a színekkel, illetve, hogy az egyes színek mit rejtenek magukban.

A homokon való közlekedésnél, akárcsak a repülőgépnél, két főmomentum van: a start és a megállás. Úgy a start, mint a megállás csak kemény talajon történhetik. A Szaharában való vezetésnek éppen úgy megvan a magas iskolája, mint a versenyzésnek, vagy a hegyi vezetésnek. A kocsit a homokon a lehető legnagyobb művészettel kell vezetni tudni. Meghuzatásról itt szó sem lehet. Sóhajszzerű indítás és lehelletszerű megállás. Ez a két legfontosabb tényező. A kocsit, mely széles ballonjaival gördül, a homok kemény felületén ki kell hagyni futni, mert ha fékezünk, úgy a hirtelen mozdulat áttöri a homok pár centiméteres keményre fúvott felületét, besüpedünk és akkor az elindulás már szinte lehetetlen. A kemény felület alatt a homok tapadása egyenlő a nullával, mélysége pedig eddig megoldatlan rejtély. Legveszélyesebb az automobilistára a futóhomok. Ennek színe vörös, olyan, mint amit a homokórákban látunk. Ezt kell legjobban kerülni. Talaj szempontjából a Szahara, illetőleg a sivatag négyféle.

1. *A dűnák.* Ezek fűjt hullámok. A kinézése olyan, mintha a háborgó tenger megmerevedne. A haladás a dűnákban csak a hullámvölgyekben lehetséges. Keresztben még tiprólánccal szerelt kocsival is nagyon nehéz.

2. *A sziklás sivatag.* Itt magasra kiemelkedő kopár sziklák és közöttük mély szélkotráások nehezítik az előrejutást. A szélkotráásokat az arab „vádi”-nak nevezi, míg ugyancsak vádinak hívják a folyómedret is. Természetesen ezek a folyómedrek legtöbbször teljesen száraz és csak a Nilus közvetlen közelségében találunk bennük vizet. Ha tehát a Nilus mentén haladunk, akkor óriási kerülőket kell tennünk, vagyis annyira be kell hatolnunk a sivatagba, amíg a vádik egészen ellaposodnak.

3. *A homok- és kavicsdombok vidéke.* Ez közlekedésre aránylag nem nehéz. Fontos azonban az, hogy az elindulás miatt főleg kavicsos kemény helyen álljunk meg és lehetőleg úgy, hogy kocsink orra hegynek lefelé álljon, ami nagyban megkönnyíti az indulást. Itt helyenként a szél a követ, kavicsot a homokkal élesre csiszolja és az ember, mintha majdmegannyi éles késen járna. Hogy ez azután mit árt a pneumatikának, azt elképzeltük.

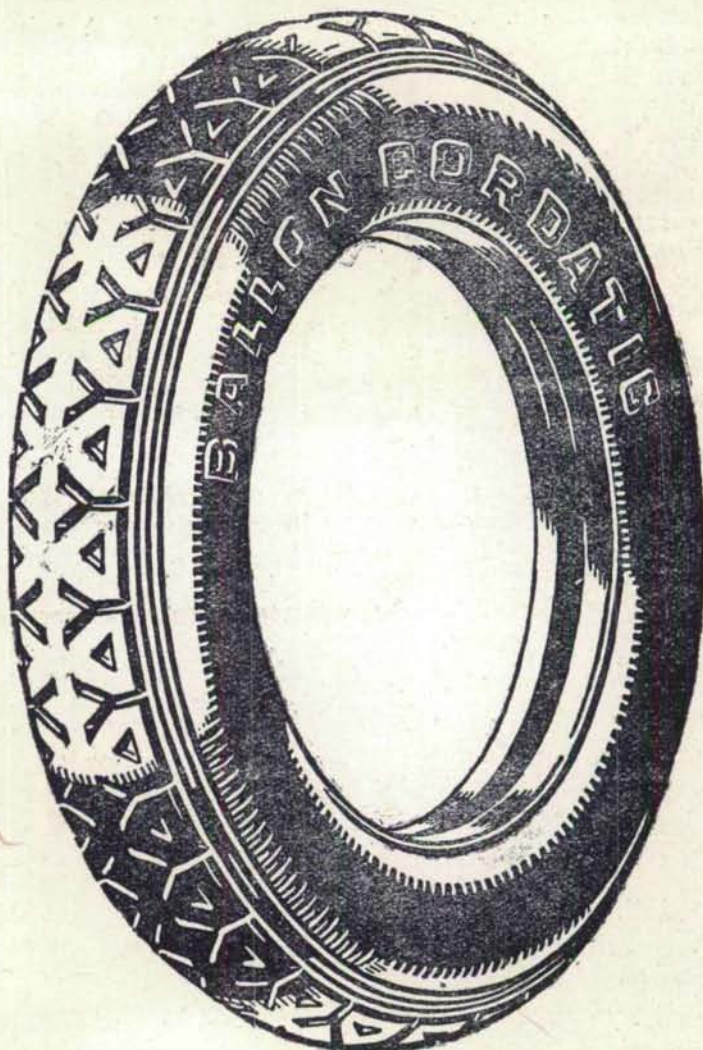
4. *A zerira.* Mi általában gramfonlemeznek hívjuk. A zerira a tükörsima homokmező. Abszolút kemény. Ha kutatásainkon zerirára bukkantunk, mindig kompresszoros Bugattit kívántam magamnak. Itt azt lehet futni, amit a kocsit bír. Ilyen zerirák sokszor 2—300 kilométer hosszúak. Az orientáció a zerirákon teljesen lehetetlen. Az ember képtelen egyenesen menni többet, mint egy-két kilométert. Amikor először futottam zerirában, egyszerre csak

Racionális gazdálkodás

a mai idők főkövetelménye

Aki hatalmas teljesítményt igényel, csak

CORDATIC



autópneut használjon

Főlerakat: Budapest, VI. Mozsár u. 9.

friss autónyomokra bukkantam. Rettenően el voltam csodálkozva. amikor a velem lévő arab kijelentette, hogy ezek a saját nyomaink. Egyszóval egy teljes kört írtunk le. A vezető egy darabig tartja az egyenest, majd anélkül, hogy tudná, elkezd hullámokat leírni a homokban. Ekkor már forog a feje. A zerirában csak a kocsiba beépített kompenzált iránytűvel lehet közlekedni, vizirozás segítségével. A haladás tehát nagyon nehéz. Még vizirozással sem voltunk képesek többet, mint 10 kilométert nyílegyenesen haladni. Az érzés a zerirán ugyanaz, mint a repülés felhőben. Megszűnik mindennemű orientáció. Megnehezíti még a zerirán való haladást az igen gyakori délibábszerű jelenség. Az ember egy hatalmas hegyet

lát maga előtt és a végén kiderül, hogy egy 3—4 cm. magas kavicsdarab volt. Még meg kell említenem a sivatagban elszórtan lévő oázisokat. Ezek kisebb-nagyobb sávok. A növényzet pálma és néhány tamarisk-bokor. Az oázisban ha ásunk, hamarosan vízre bukkanunk. Nagyobb oázisokon nyílt forrás is van, amelynek vize azután kis tavakat alkot, melyek a homokban lévő nátront oldva, sósak. A legnagyobb oázis a Libyai sivatag déli részén lévő Kufra oázis, amelynek lakossága eléri a 40.000-ret. Kufrában, amelyet a senussik — egy arab törzs — laknak, még igen kevés európai járt. A senussik elismerik az olasz fenhatóságot, de Kufrában mégsem tűrik meg az idegent.

Megnéztem Lillafüredet és az új Miskolc-egri utat.

**Köd és sötétség Lillafüreden. — Verőfény a csodás Bükkben. —
Elkészült az új műút.**

November utolsó napjaiban történt. A még nagyapámtól származó pompás, 80 éves barométer annyira magasan állott, hogy egy felesleges tehertől szabadulva, még az amerikai tetőmet is otthon hagytam. Miután 37.000 kilométert futott Goodrich-jaim, amelyekkel az összes svájci, olasz és pyrenusi hágókat bejártam, már teljesen simák voltak, elhatároztam, hogy ezúttal ismét egy más gyártmánnal fogok kísérletezni. Eddig teljes mértékben kipróbáltam a német Dunlopot és Continental-t, az angol Dunlopot az Amerikai US—Royal Cord-ot, a Firestone-t, a Cordaticot és a Goodrich-ot. Négy-szemközött szívesen szolgálók véleményemmel. Ezúttal Petrovits Vidor barátom ajánlatára német Peters—Uniont szereltem Bugattimra. Ugy dél felé lehetett már, amikor elhagytam Budapestet és negyed négyet mutatott az óra, amikor a 185 kilométernyire fekvő Miskolcot megpillantottam. Az út, eltekintve a Hatvanban talált kriminális részeket, a Hatvan—Hort közötti szakaszt, mely már alaposan ki van járva, néhány Vatta és Miskolc közötti gödrös útrészletet, elég jó, amit a feltűnő könnyedséggel elért átlagom is bizonyít, bár sehohsem mentem 75 kilométernél gyorsabban. Ugy látszik a Bugatti, mégis csak Bugatti. A csúszás ellen tökéletesen biztos Peters-Union pneujaim, valamint a Bugatti is, mert stabilitása lehetővé tette, hogy a legcsúszósabb talajon is tudtam tartani a 60—70 kilométert és szinte elrepültünk a sárban helyenként kínosan vergődő amerikanerek mellett, amelyek úgy tűntek fel, mintha állanának.

Miskolc ismét sokat fejlődött. Kövezete most már tökéletesen rendben van. A Miskolc—Lillafüredet összekötő útvonal egészen európai színvonalon áll. Végig pompás sima topeka, az emelkedéseken igen ügyesen kiskockával vegyesen. Amíg útunk Miskolcig a legszebb napsugaras időben folyt le, közeledvén

Lillafüredhez, bekerültünk a ködbe, ami a Palota-Szállónál már ugyancsak sűrű, a tüdőre nehezedő köddé változott. Amilyen szép volt Lillafüred nyáron, annyira komor, elhagyott benyomást keltett most.

A Palota-Szálló nagyon szép, mondhatni művészi, a belseje is egészen elsőrangú, de ehhez képest drága is. Egy kétágyas szoba ára az ott kifüggesztett árlap szerint 14, egy egyágyas 10 pengő. Az ebéd 5, a vacsora 5 pengő, a reggeli (tea tejjel, két darab kétpengős nagyságú vaj és 1 szemle) 1.80, a rendőri bejelentés 48 fillér, ehhez a forgalmi adó 66 fillér, a 10% kiszolgálás 2.20, vagyis összesen 25.14 pengő. Legyünk őszinték, méregdrága. A legolcsóbb penzió 18 pengő. Ezért a pénzért St. Moritzban úrimódra élek. s ott kapok napot, havat, remek síterepet, rodlibobpályát és Isten tudja mit.

A fentiekén kívül két olyan szépséghibát fedeztem fel, amit érdemes megírni. Az egyik: Kontinentális nívóval rendelkező Grand Hotelben a reggelihez nem szokás becsomagolva, átlátszó papirosban hozni a 4 darab kis kockacukrot, nem szokás két darab ezüstpengő nagyságú vajdarabkát szervírozni és nem szokás megkérdezni, hogy hány kifli volt és szokás vagy mézet, vagy valami lekvárt hozni. Csaknem egész Európát összejártam, de hasonlót csak legfeljebb nagyvárosok kis pocskék kávéházaiban tapasztaltam, fürdőhelyeken azonban soha. Ma minden kulturhelyen a reggeli képezi a főtáplálékot. A másik: Vagy van 10% kiszolgálás, vagy nincs. Ha nincs, akkor az ember tudja a kötelességét, mivel azonban Lillafüreden van, tehát abszolúte nem ildomos, hogy az embert a szobájából való távozáskor glédában álló szobaasszony, szobapincér és cipőtisztító búcsúztassák el és abban a pillanatban, amidőn kiderül, hogy borra való nincs, mormogva távozzanak. A harmadik kifogásolandó a garage egészen rossz megoldása. A garage 7—800 méternyire van a hoteltől. Már most

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

képzelmek el uraim, hogy megérkezem Lillafüredre csomagokkal, soffőr nélkül zúgó esőben, vagy hóizvatarban, letelepszem a Hotelban és azután le kell vinnem a garage-ba a kocsimat és vissza felgyalogolni a Hotelbe. Nem mondom, hogy életcsapás számomra, de egy kissé kellemetlen. Emellett a garage jéghideg és ha fűtésről nem fognak gondoskodni, úgy a Hotel vezetősége igen kellemetlen percekot fog átélni a kocsitulajdonosok részéről.

Mivel azonban nem célunk, hogy Lillafürednek antipropagandát teremtsünk, nézzük, mi szépet látunk. Épül a bobbálya 2 kilométer hosszban, nagy síugrósánc, golfpálya stb. Hat-hét kilométernyire a Hoteltól már verőfényes napsugár fogad. Pompás levegő, remek szép kilátás, vége a ködnek. Istenem, hát miért építették azt a pompás Hotelkolosszust oda le, ahol alig van napsugár, ahol az év kétharmad részében köd és vizes levegő üli meg az ember lelkét. Ma, amikor mindenki napot és tiszta levegőt akar. Ugyan kinek az agyában született meg Lillafüred. No, de meneküljünk a ködből, fel a Bükkbe. Odafönn Lauber Dezsővel találkozunk. Magyarország egyik leg all-roundabb sportembere. Most a golfpályát tüzi ki a Hollóstetőn, 300 méterrel magasabban, mint Lillafüred. Amig odalenn a hőmérő 3—4 fok Celsius mutat, idefönn mindenki kabát nélkül, hajadonfővel sétál és még így is melege van. Érdekes különben, hogy úgy a síugrósánc, mint a bob- és ródlipálya startja, a golfpálya, mind 5—6 kilométernyire fekszenek a nagy Hoteltól, sőt némelyik még messzebb is. Aki tehát itt sportot akar üzni, vagy saját kocsival kell, hogy rendelkezzen, vagy annyit kell költenie naponta a közlekedési eszközökre, amiből egymagából megélhet egy napig.

Miután Lauber Dezső már az új Eger—Lillafüredi úton jött Budapestről és elbeszélése szerint 3 kilométert kivéve, az út már egészen kész, mi is neki-vágunk. Répáshutáig már teljesen készen van az út. Ott egy tábla fogad. Lezárt út. Veszélyes. Ugy látszik ez egy régi tábla. Gyerünk. Szebbnél-szebb kanyarok váltják egymást. Ismét emelkedünk. Az út mesterien van fektetve. Az emelkedés sehol sem több 6—7 százaléknál. A legszebb pyreneusi hágók jutnak az eszembe. Az út szélessége meghaladja a 6—8 métert, minden veszélyesebb ponton magas, fehérre festett korláttal. Már vagy 8—10 kilométert tehattunk meg, amikor egyszerre meg kell állanunk. Hengerek, kőtörőgépek fogadnak. Itt vége az útnak. Az út mellett balról hatalmas tűz lángol. A tüzet 15—20, jól lesült útépítő üli körül. Szalonnát csepegtetnek a friss kenyérré. Boldog, megelégedett emberek. „Nincs annyi szalonnája a világnak, kérem, ami nekünk sok volna!” mondja az egyik. „Még a jó Isten se tudná a mi szájunkat szalonnával megtölteni!” mondja a másik. Közben megtudjuk, hogy 3 kilométeren még csak a nyers kivágás van kész, az alapépítmény még hiányzik, de egy úr tegnapelőtt keresztül jött. Lauber Dezső volt. Megkezdődik a harc a helyenként 25—30 cm mély agyagsártengerben. Csak egyessel lehet menni. A kormány olyan vitustáncot jár, hogy a mély kocsivágásokból kihozzuk a kerekeket, amilyen csak ritkán esik meg. Hasonló esetem utoljára egy esős napon a bécsi út építésénél esett meg velem, amikor ráeresztettek egy ugyanilyen, félig megkez-

dett szakaszra. Akkor azonban másutt nem lehetett menni, itt azonban a saját jószántamból próbáltam meg. Circa 2.7 kilométert hiba nélkül megúsztunk. Ott azonban a hepe-hupás talajon a bal keregem beleesett egy mély kocsivágásba és úgy a karter, mint a benzintartály fennakadt. Végre megérkezett a segítség két útépítőmunkás személyében, akik hozzáálltak a kiszabadítási munkálatokhoz. Hogy az átpörgő kerekek okozta sártól az arcuk felismerhetetlenné változott, azt fel sem vették. Az akció sikerült és pár perc múlva már túl voltunk a rossz részen, melyen túl ismét megkezdődött a gyönyörűség. Az egyik fordulóban ismerős motoros társaságra bukkantunk. Most tudtuk meg, kik voltak azok, akik az agyagban való kínlódásunk alatt biztatón kurjongattak a távolból felénk. Valentiny Károly az ismert motorkerékpárversenyző vezetésével egy egrri társaság sűtkérezett a verőfényben. Rajta kívül dr. Magyar Árpád főorvos, Erdély Miklós és Gönczy Árpád mérnök voltak a késői turázók, mindannyian a Hevesmegyei Automobilosok Egyesületének tagjai. Két pompás 750-es BMW-sidecar és egy nagy Harley alkotta a közlekedési eszközök csoportját. Igazi magyar vendéglátással fogadtak. Olyan frissen sült lacipecsenyét, puha kenyeret és olyan édes egrri bort, meg sült gesztenyét kaptunk egy-kettőre, amit csak a mesében lehet olvasni. Hogy mily jól esett a lillafüredi teácska és a két vajfolt után, azt leírni nem is lehet. Isten szabad ege alatt, napsugárban, víg motoros körben. Micsoda ellentét az alig 15 kilométernyire fekvő ködös Lillafüred lépcsőkolosszusaival szemben. Ha időnk engedte volna, bizony órák hosszat ott maradtunk volna, de még aznap Pesten kellett lennünk és miután Valentinytól megtudtuk, hogy bizony Egernél is vágni lehet a ködöt, ugyancsak siettünk, hogy mennél több utat tehessünk meg a világosban. Eger ismert rossz kövezetének javítását, ezt örömhírként közölhetem, a napokban kezdik meg. Így lassan, lassan csak nyugati külsőt kap az egész ország. Csak Hatvan marad meg örök konzervatívizmusában. Csodálatos, hogy a kormányzat nem tud hatni az egyes városokra, hogy rendes kövezetet teremtsenek az átmenő forgalom számára.

Hát bizony a hazajövetel Gyöngyöstől kezdve, elég kellemetlen volt. A ködöt szinte vágni lehetett. Később csak úgy tudunk valamennyire is tempót tartani, hogy a baloldali reflektort magunk elé, 5—10 méternyire állítottuk be az útszéli fákra. Bizony Istenkísértés volt az előbbrejutás. Néha csak az utolsó pillanatban lehetett észrevenni az előttünk haladó, vagy a rossz oldalon velünk szembejövő járműveket. Találkoztunk szembejövő autókval, ahol egyesek a sárhányóra kifeküdve diktálták az irányt. Szerencsére Gödöllő után felvillantak a csillagok, eltűnt a köd és pompás csúszgátló Peters—Union-jaink segítségével 25 perc alatt megérkeztünk a Baross térre. Szinte felszabadító érzés volt, amint feltűnt a Rákóczi út vörös, kék fényárban úszva. Ismét sokat láttunk. Láttuk, hogyan nem kell világfürdőt vezetni. Láttuk, hogy tudunk mi is jó utakat építeni. Ismét bebizonyosodott az a régi nagy igazság, hogy amikor a völgyekben köd van, odafönn a magasban süt a nap. Ez egy régi tétel, amit úgylátszik sokan még ma sem tudnak.

(D. I.)

Az új soros nyolchengeres Chrysler.

A Chrysler-gyár az Egyesült Államok és így egyszerűen a világ egyik legjelentékenyebb automobilgyára. A nagy automobilgyáraknak bő alkalmuk nyílik kísérleti tapasztalatokra szert tenni, mert hisz hatalmas szervezetük jelentékeny része foglalkozik kísérletezésekkel és próbálgatásokkal. Nyilvánvaló, hogy ilyen gyár által kihozott újítás, vagy új modell, mindig valami feltűnőt jelent az automobiliparban. Egészen bizonyos ugyanis, hogy olyan hírnévvel rendelkező gyár, mint a Chrysler, csak akkor lép piacra újabb típussal, ha tényleg sokkal jobbat, tökéle- tebbet képes nyújtani annál, amit eddig nyújtott. Már ezért is figyelmet érdemel a most megjelent két új soros nyolchengeres Chrysler.

Az új „straight eight” Chrysler két nagyságban készül. Motorja, európai fogalmak szerint, hengerür- tartalmához viszonyítva, nem nagy teljesítményű.

Igy a kisebbik modell 4 liter hengerürtartalom mellett 80 ló- erőt teljesít, ami literenként csupán 20 lóerőnek felel meg. Ez egyébként jellemzője az amerikai konstrukcióknak és hogy a hosszú élettartam szempontjából indokolt ez a meg- oldás, az nem képezheti vita tárgyát. Mindamellett figye- lembevételre a kocsi könnyű sú- lyát és a megfelelő áttételezést, az új nyolchengeres teljesít- ménye elsőrendűnek mondható. Megfelelő állapotban lévő úton a maximális sebesség kb. 120 km. óránként, míg gyorsító- képessége mind a direkt, mind a harmadik sebességben kiváló. A motor, mely állószelepes, a vázhoz négy helyen rögzített. A tökéletes kiegyensúlyozás foly- tán minden sebességnél rázás- mentesen működik, míg a karter- nyúlványok és az alváz közé helyezett gumi-alátétek a karosz-

szériát mentesítik a legkisebb vibrálástól. A motor főtengelye öt, vezértengelye hat helyen csapágyazott. Egylemezes tengelykapcsoló, négy előre és egy hátra- menettel ellátott váltómű és harántfogazású, igen zajtalan járású differenciál-tányérkerék meghajtás jellemzik továbbiakban az új Chryslert. A váltómű harmadik fokozata „csendes”, vagyis hasonlóan a direkt sebességhez, körmös kapcsolóval váltható. Nagy előnye a direkthez hasonlóan tökéletesen zaj- talan járása mellett a kisebb kopás és ami talán a legfontosabb, hogy a negyedikből harmadikba való átkapcsolást nagymértékben megkönnyíti. Nem kell ugyanis, mint a szokott sebességváltóknál, különböző sebességgel forgó fogaskerekeket egymásba húzni és így nem kell azokat előzőleg kettős kupplungozással, vagy várással közel egyenlő sebességre hozni, amihez igen sok vezetőnek tökéletesen hiányzik az érzéke. Ugyiszintén a múlté a recsegés is, ami a helytelenül végzett kapcsolásból eredt. A kocsi kipróbálása alkal-

mával elsősorban feltűnik a már említett pompás gyorsítóképesség. A „csendes” harmadik fokozatba való visszakapcsolása esetén, mely nem igényel semmi különösebb ügyességet, tekintettel az újrendszerű sebességváltóra, a kocsi akcelerálása megközelíti egy versenyautóét. Harmadik sebességben a maximális tempó kb. 96 km. óránként. Az akceleráló képességre élénk fényt vet a következő két adat: 16 km-es sebes- ségből 7.6 mp. alatt érhető el a 46 km-es tempó, míg csupán 14.6 mp. szükséges a 75 km-es sebesség el- éréséhez. Diagrammunk egyébként szépen szemlélteti az egyes fokozatokkal, meghatározott időegységen belül elérhető tempókat. A hatékony négykerékfék nemcsak erőteljes, hanem egyszerűen mind a négy kerékre egyenletesen ható, tökéletesen kiegyenlített fékhatást biztosít. Különös figyelmet érdemel a kocsi stabilitása, amely a jól sikerült rugózásnak köszön-

Goodrich Pneu
az autós legjobb
Barátja

VEZÉRKÉPVISELET: SZILÁRD BÉLA - NAGYMEZŐ - UCCA - 15

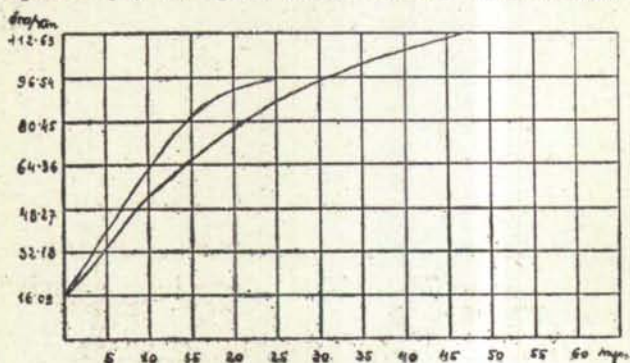
ható. Kísérletek alkalmával bebizonyosodott, hogy éles országúti kanyarok vehetők 70 kilométert meghaladó sebességben, a bizonytalanság legkisebb érzete nélkül. A kormány a vezető kényelmének megfelelően, háromféleképpen elállítható (dönthető), ami páro- sulva a vezetőülés 10 cm-es elmozdíthatóságával, minden testnagyságú vezetőnek a legmegfelelőbb és legkényelmesebb ülésbeállítást teszi lehetővé. Az első kerekek befordíthatósága (Einschlag) olyan, hogy a kocsi kb. 10 méter átmérőjű körön belül képes meg- fordulni. Ennek előnyét különösen a keskeny, éles kanyarokkal telítüzdelt hegyi utakon túrázó autó- turisták fogják értékelni. A tökéletesen zajtalan járáshoz, amely az új nyolchengeres Chrysler-mode- leket jellemzi, nagymértékben hozzájárul a hatalmas sajtolt lapokból összeheggesztett karosszéria. Csak a legnagyobb gyárak kocsijainál találjuk meg ezt az egyébként a gyártás szempontjából költséges be- fektetést igénylő karosszériát, az egyetlen, amely

tökéletesen merev, a hőmérséklet és nedvesség behatása iránt érzéketlen, sohasem lazul meg és sohasem kezd el nyikorogni, vagy zörögni.

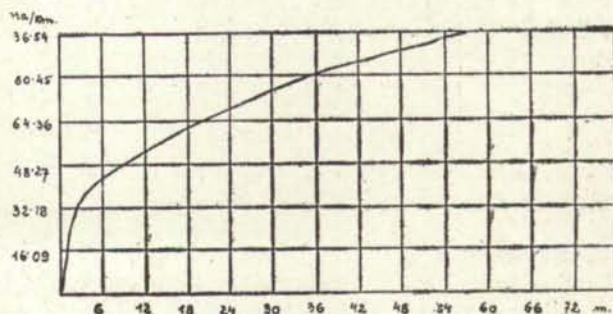
Mindent összevéve, az új típusú nyolchengeres Chrysler egyike a legsikerültebb amerikai kocsiknak. Már magában véve az a tényező, hogy egy kényelmes, hat-hétüléses csukott Salon 120 km-es sebességre képes, emellett tökéletesen stabil, mesés könnyedséggel kormányozható és teljesen zajtalan, elegendő tanujelét adja az új Chrysler valóban átlagon felüli értékének. Hozzávéve ehhez az izléses felépítményt, az egész kocsi előkelő vonalozását és

az ettől a gyártól megszokott igazán kifogástalan kivitelt, elmondhatjuk, hogy az új Chrysler minden vevője jó üzletet csinál.

A motor rövid ismertetése: Nyolchengeres, állószelepes motor. Akkumulátor gyújtás. Furat 76.2 mm. Lökét 108 mm. Hengerűrtartalom 3918 kcm. Sebességek az egyes fokozatokban: Direkt (1:4.1) 120 km. Harmadik sebességben: (1:5.6) 96 km. Második sebességben: (1:10.1) 48 km. Az első sebesség át-tételezési aránya: 1:14.8. Hidraulikus belső expanziós fékrendszer mind a négy keréken. Leszerelhető drótküllős kerekek. Pneuméret 5.50×18.



A Chrysler acceleratiós görbéje



A Chrysler fékgörbéje

Visszapillantás az 1930-as esztendőre.

210 új sebességi világrekord a motorkerékpár és cyclecar kategóriákban. Csaknem a világrekordok fele cserélt gazdát. – Hatalmas kontinentális sikerek. – A német BMW, a belga FN és Gillet, valamint a francia gyárak összesen 73 világrekordot hódítottak el az angoloktól. Wright, Henne, Handley, Denly, Milhous, Debay, Sbaiz, M. Stewart asszony, Lacey és Baker az esztendő hősei.

Az idei évben hasonlóan a múltévihez, hatalmas versengés indult meg a világrekordokért. Az öreg kontinens ezuttal erősen belefeküdt és sikerült ismét erősen megtépní a „British Supremacy”-t. A Fédération Internationale des Clubs Motocycles, vagy amint röviden mondani szoktuk, a Londonban székelő FICM 449 világrekordot tartott nyilván 1929 végén. Ezeknek a száma 1930. év végére, miután néhány hosszú távon a cyclecar kategóriákban csak most született meg a rekord, 458-ra emelkedett. Leszámítva a 9 újonnan felállított világrekordot, a megjavított világrekordok száma tehát 201 volt. Voltak esetek, amikor a próbálkozóknak csak 1–2 világrekord sikerült, voltak azonban esetek, amikor egy menettel 8–10 új világrekord született meg. Igen sok világrekord még, mondhatjuk melegeben meg lett javítva, úgyhogy, amikor a FICM ülése jóváhagyta, már régen meg volt döntve. Különösen az AJS vezető Denly és az FN exponens Handley vívtak kemény csatákat. A 210 új világrekord 64 különböző helyen és időben végrehajtott rekordkísérlet eredménye volt. Ezúttal került bele először a hivatalos világrekord-táblázatba a magyarországi Tát neve is, amely Melichar két Sunbeam rekordja révén lett ismertté. A rekordok közül 1 az írországi Corkban, 2 a magyar

Táton, 6 a svédországi Östersundban, 7 a München-Ingolstadt országúton, 14 Arpajonban, 18 Brooklandon és a többi 162 a Monthléry-Autodromban született meg. A kontinentális versenyzők 73 rekordot hódítottak el az elmúlt év folyamán az anglusoktól. Különösen a belgák (az FN és a Gillet) tettek ki magukért. Így végeredményben 11 francia, 11 német, 51 belga és 37 angol világrekordot hitelesített a FICM a közelmúltban történt ülésén.

Ezúttal eltekintünk a hosszú és nagyjában unalmas tabellák közlésétől és inkább megvilágítjuk az év kiemelkedő eseményeit. A fejlődés ismét kolosszális lépésekkel haladt előre. Természetesen legelső sorban a motorkerékpár abszolút sebességi világrekord megjavítása képezte az év legkiemelkedőbb eseményét. Erről különben 22-es számunkban a lehető legnagyobb részletességgel be is számoltunk. Az abszolút sebességi világrekord tehát ma ismét angol kézben van. (J. S. Wright — OEC-Jap — Cork. Anglia. 1930 november 4. 1 kilométerre: 14.84 mp. Sebesség: 242.568 km.) Az abszolút rekord mellett még kiemelendő, hogy úgy az 500, mint a 750 kcm. kategóriákban a leggyorsabb gép ma is a BMW. Az előbbiben Henne 208.510 kilométeres, a 750-ben 221.540-es sebességet ért el. Ebben a két kategóriá-

Alkalmi vétel! 1929-es típusu **hat-**
hengeres, négy-
üléses Citroen Limousine, kifogástalan
állapotban, 2 pótkerékkel olcsón eladó. Érdeklődni
lehet: Budapest, II. Lövőház-u. 32. házfelügyelőnél.

ban az angolok meg sem közelítették a német eredményt. Legjobban a belga FN-nel versenyző Handley közelítette meg Henne eredményét. Handley augusztus 24-én Arpajonban a kilométert 18.34, a mérföldet 29.69 alatt tette meg, ami 196.290, illetve 195.130 kilométeres sebességeknek felel meg. Kolosszálisnak mondhatók még Handley eredményei a hosszabb távokon.

5 km	1:33.40	192.720 km
5 mfd	2:30.40	192.610 km
10 km	3:17.90	181.910 km
10 mfd	5:13.29	184.930 km
50 km	16:28.89	182.020 km.

Nem kevésbé nagy teljesítményeknek kell tekintenünk Handley eredményeit a 350 köbcentiméteres FN nyergében. Itt Handley 7—8 kilométerrel javította meg a Denly által tartott angol AJS rekordokat. Eredményei 5—50 kilométer között a 175 és 179 kilométeres sebesség körül mozognak. Messze kimagasló eredményeket érték e Denly és Baker egy 350-es AJS gépen, amennyiben váltott vezetéssel a 200 mérföldet (321.800 km) 2:00.03.43 alatt tették meg, ami 160.860 kilométeres átlagot mutat. Emlékezzünk csak vissza, mekkora szenzáció volt, amikor 1928 október 23-án H. J. Wills Velocettjével egy óra alatt 100 mérföldet futott. Ma már az egyórás rekordot a 350-esek között Denly AJS-je tartja 168.210 kilométerrel, ami már 104.9 mérföldnek felel meg.

Hatalmas eredmények jellemezték az 500-as kategóriát is. A múlt évben Grindlay-Peerlessel versenyző Lacey, mint tudvalévő a Nortonékhöz szerződött Phillips-el, egy eddig meglehetősen ismeretlen angol nagysággal, megjavította az 500-as, 750-es és 1000-res kategóriában a 2 órás, 3 órás és 500 kilométeres rekordot. Három órán keresztül futott 164.380 kilométeres sebességgel. Bizony ehhez nem kell valami különösebb kommentár.

Kolosszálisnak mondhatók a belga Gillet vezetőik eredményei is. Milhoux, Debay és az olasz Sbaiz, aki már évek óta van a belga gyárban, még a 1000 mérföldön (1609 km) is tudták tartani a 135 kilométeres átlagsebességet. Hogy ez micsoda anyagpróba a szériagépek előállítására, azt felesleges jobban körülírnunk. A három belga 1 óra 53 perc 47 másodpercen keresztül tudta ezt a sebességet tartani. Ha már a nagy sebességekről beszélünk, úgy Wright (OEC-Jap) 5 kilométeres és 5 mérföldes rekordjai felett sem térhetünk napirendre. Wright itt 212.560 kilométeres sebességet tudott elérni.

Az oldalkocsi kategóriákban a svéd Edward Magnier eredménye magaslik ki. Magnier egy 1000-res Royal-Enfield sidecarral östersundban, a jégen ért el a repülő kilométeren és mérföldön, 189.520 kilométeres sebességet. Sikeres próbálkozását március 9-én hajtotta végre, míg előtte egy nappal csak 182

kilométerig vitte. Magnier eredménye mellett legszembeötlőbb a belga Gillet-vezetők eredménye /a 600-as oldalkocsi-kategóriában. Milhoux a 100 kilométert 39 perc 53.31 alatt futotta, ami oldalkocsival 150.420 kilométeres átlagot jelent. Ugyancsak ők törölték ki a Denly és társai által tartott AJS hosszútáv rekordokat is a táblázatból. Handley oldalkocsival is elsőrangú eredményeket ért el, ami különben a sológép erősségéből önként következik. Az 500-as FN sidecarral 166 kilométeres sebességet futott ki Monthleryben 5 kilométerre, sőt 100 mérföldön is tudta tartani a 157 kilométert. Ha az eredményeket jobban vizsgáljuk, úgy Melichárnak a repülő mérföldön elért (346 Sunbeam) 145.900 kilométerje sem kicsiség, különösen ha meggondoljuk, hogy elődje az AJS vezető Denly volt, aki 1929 augusztusában 145.570 kilométert futott Arpajonban. Itt ugyan csodálkozunk, hogy Handley nem kísérelte meg a rekordjavítást, mert hiszen, ha jobban szemügyre vesszük ezidei eredményeit, úgy kitűnik, hogy ő 350-es FN-sidecarral nem egy kilométert, de 50-et futott 147 kilométeren felüli átlaggal és az 5 mérföldön 151 kilométert is ért el.

A cyclecar-kategóriák 68 új világrekordja közül hatot kivéve, a többi mind Stewart asszony állította fel, aki az idén a szó szoros értelmében Montheyryben lakott. Legtöbbnyire 750-es és 1000-res Jap motorral szerelt Morgan-on ült. A rövidebb távokat egymaga, a hosszabbakat két angollal, Hawkes-sel és Davies-sel futotta váltott vezetéssel. Legjobb teljesítménye az 1090 kcm Morganon felállított abszolút cyclecar világrekordja, ami 186.140 kilométernek felel meg. Érdekesség szempontjából álljanak itt az eredmények, amelyekből nagyon jól kitűnik a sebesség arányos csökkenése a távok emelkedésével.

1 km	19.34	186.140 km
5 km	1:38.52	182.700 km
50 km	18:01.34	166.440 km
100 km	36:22.79	164.910 km
200 mf (321 km)	2:15:06.82	142.940 km
6 óra	798.724 km	132.120 km
10 óra	1297.054 km	129.700 km
12 óra	1314.891 km	109.570 km

Legközelebbi számaink egyikében még visszatérünk a motorkerékpár rekordokra, amikor is 10 évre visszamenőleg fogunk egy kis fejlődési eszmecserét folytatni.

Autó- és szánlmotor

**főtengelyek és hengerek
csiszolása**

és minden e szakmába vágó alkatrészek készítése



Dedics Testvérek, Budapest,
VII., Thék Endre-u. 15. Tel.: J. 303-45. Alapítva 1903

Mennyiség és minőség.

Ezen a címen jelent meg legutóbb Maurice Sampson tollából rendkívül érdekes cikk az egyik angol autószaklapban, az „Autocarban”. A cikk írója abból indul ki, hogy az automobilizmus iránt érdeklődő nagyközönség számára rejtély az, hogy miként tudnak a gyárak évről-évre olcsóbb — és állításuk szerint jobb — kocsikat piacra hozni, mikor pedig az általános gazdasági viszonyok egyáltalában nem javulnak. Az erre a valóban érdekes kérdésre adott válasza oly találó és szellemes, hogy érdemesnek tartottuk lefordítani és közölni.

A vásárlóközönség kénytelen azt gondolni, hogy a gyártmányok minősége romlik, mert más magyarázatát nem tudja adni az évről-évre kijövő új modellek olcsóbb árának. Hogyan lehetséges az, hogy a gyáros mindig nagyobb és nagyobb értéket nyújt és a leszállított ár mellett még nagyobb haszonra is tesz szert? Hiszen az élet nem olcsóbbodott az elmúlt esztendő óta? A következőkben röviden kifejtjük azokat az okokat, amelyek lehetővé teszik az automobilgyárosnak, hogy



tekintet nélkül a gazdasági viszonyokra, jobb kocsikat produkáljanak, azok árát leszállítsák és — ami talán a legesodálatosabb — még növekvő nyereséggel is zárják az üzleti évet.

Az uralkodó fölfogás szerint kétféle kocsi típus létezik: az egyiket általában és tévesen „kézi munkával” előállított (kvalitás) kocsinak, a másikat „tömeggyártmány”-nak hiszi. A valóságban nem létezik szószerint vett „kézzel gyártott” automobil. Vannak ugyan járművek és pedig elsősorban a versenykocsik, amelyek közel jönnek a „kézzel gyártott” fogalmához, de ezeket is inkább „műhelyben előállított” autómobiloknak nevezhetnénk. Ezalatt azt értjük, hogy a versenykocsikon kevés vagy semmi sincsen azokból az alkatrészekből, amelyeket a standard gyártmány felmutat és alkatrészeit különlegesen ügyes munkások, speciális szerszámok segítségével állítják elő. Az elkészült alkatrészeket aztán kézzel szerelik össze.

A magasabbárú túrakocsiknál ez a rendszer bizonyos fokig alkalmazást talál, ami azonban nem jelenti azt, hogy még a legdrágább túrakocsikat készítő gyárakban is ne volnának meg azok a szerszámgépek, amelyeket az olcsó, tömegben előállított kocsi gyáraiban használnak. Az egyes márkák magas árának az a magyarázata, hogy aránylag kisszámú alkatrészüket készítik az ilyen „automaták” és az emberi kéz nagyobb mértékben jut érvényre gyártásuknál, mint az olcsó kocsié. Mindemellett tökéletesen helytelen volna azt

hinni, hogy egy gyárnak, amely mellőzve a drága emberi munka jelentékeny részét, olcsó autómobilokat állít elő, a gyártmányai nem jók, vagy nem precíz. Éppen ellenkezőleg, ezek a tömeggyártmányok az elképzelhető legnagyobb pontossággal készülnek olyan szerszámgépek útján, amelyek beszerzését éppen a nagytömegben való gyártás, illetve nagy eladás tette lehetővé. Végeredményben tehát, hosszú élettartam, a gyártás pontossága és használhatóság szempontjából csupán igen kis különbség van, ha van egyáltalában különbség, az olcsó és nagytömegben gyártott és a drága, kisszámúban előállított autómobilok között. Így eljutunk cikkünk tulajdonképpeni főkérdéséhez: Hogyan lehetséges az, hogy a szerszámgépek által készített autómobilok ára évről-évre csökken, míg ezt az emberi kéz által gyártottaknál nem figyelhetjük meg? A válasz igen egyszerű. Az ügyes munkások munkabére nem esik évről-évre, sőt inkább emelkedő tendenciát mutat. És ha ennek dacára, egy ilyen kocsi ára több éven át változatlan marad (vagyis nem emelkedik), ennek oka bizonyára az, hogy a gyártási tapasztalatok növekedése folytán a gyártási eljárás gyorsul és így a nagyobb termelés és eladás

kiegyenlíti a növekvő munkabéreket, amelyek egyébként feltétlenül a kocsi árának emelkedését vonnák maguk után. Ezzel szemben szerszámgépek, amelyek beszerzési ára rendkívül nagy, tömeggyártás esetén igen hamar kifizetődnek. Tegyük fel hogy valamilyen háztartási cikket vásárolunk, amelynek beszerzési ára, mondjuk egy font sterling. Könnyen lehetséges, hogy az a gép, amely ezt a cikket előállítja, belekerül néhány ezer fontba. Ennek folytán, ha mindössze pl. száz ilyen cikket állítanak elő, mindegyik rendkívül drága volna. De a szerszámgép ezreit ontja a cikknek, jóformán felügyelet nélkül működve és el-

hanyagolhatóan csekély kopás mellett. Mondjuk 100.000 cikk előállítása után nyilvánvaló, hogy minden egyes cikk előállítási ára rendkívül csekély. Megtörténhet, amint ez a valóságban gyakran meg is történik, hogy egy gép annyi árucikket gyártott, hogy a gyáros leírhatja ennek a bizonyos gépnek az árát nullára. Ettől fogva a gyártott cikk ára egyenlő a gyártására felhasznált anyag árával. Meg kell gondolnunk továbbá, hogy az előállított cikkek ára nemcsak csökken minden egyes újabb darab elkészítésével, hanem, hogy az egyik éppen olyan jó, mint a másik. Ha emberi munka végezné ugyanezt a feladatot, idővel hanyatlás mutatkoznék, ha nem alkalmaznának szigorú felügyeletet, illetve utánpótlást, mert hiszen az ember téved és fárad, míg a gép hibátlanul és fáradhatatlanul végzi munkáját.

A gépjármű igen sok kis és néhány nagy részből áll és a fenti fejtegetés vonatkozik elsősorban minden kis, automatikus-szerszámgép révén készülő alkatrészeire. Mehetünk azonban tovább és vehetünk olyan nagy egységeket is, mint a motor és a sebességváltó. Mindkettő tekintélyes öntési munkákat igényel és egészen a legutóbbi időkig az öntés aránylag igen sok emberi munkát kívánt meg és így az összköltségnek jelentékeny hányadát tette ki. Vannak ma már üzemek, ahol emberi elem alig szükséges az öntéshez és ezeknél ez a hányad elhanyagolható.

Mennél nagyobb szériák — annál jobb minőség és annál alacsonyabb árak.

Mennél több kocsit gyárt tehát egy cég, annál olcsóbbá teheti azokat és alig volna túlzásnak tekinthető az a megállapítás hogy mennél több kocsi készül, annál jobb az, mert hiszen a valóban gyors gyártás megkívánja a legmodernebb szerszámgepeket és a hibahányad ezeknél kiküszöböltnék vehető. Mennél olcsóbb egy kocsi, annál könnyebb azt eladni és szószerint véve is igazság az, hogy minden egyes 5 font, amely a kocsi előállítási árából megtakarítható, minduntalan bővülő új vevőkört biztosít a gyárnak. Ennek azután messzemenő, számtalan iparágra kiterjedő hatása van, minthogy alig van gyáros, aki maga állítja elő teljes egészében a kocsiját. Példának okáért az elektromos felszerelés, a pneumatik és gyakran a kerekek is speciális gyárakban készülnek. Mindezeket az alkatrészeket ma tudományosan kidolgozott automata-tömeggyártással állítják elő és ami ezzel a gyártással kapcsolatban az automobiliparra vonatkozik, ugyanez vonatkozik az alkatrészeket, illetve felszerelési cikket készítő cégekre is.

A tudományos felkészültséggel berendezett, szerszámgepekkel felszerelt gyár által előállított kocsi hasonló Caesar lovához. Ezt is három részre oszthatnánk: Mindegyik rész közel egy-egy harmadát képviseli az egész kocsi előállítási költségének:

Motor, elektromos felszereléssel	33 1/3 %
Alváz, tengelyekkel, pneumatikokkal, lámpákkal	33 1/3 %
Karosszéria és felszerelése	33 1/3 %

Érdekesek ezek az adatok elsősorban a karosszéria előállítási költségének aránylagos magassága miatt. Itt adódik még alkalom a gyártási költségek lényeges leszállítására. A felépítmény, összehasonlítva az alvással, kísérleti stádiumban van még, de bizonyosan el fog jönni az idő, amikor speciális karosszéria-mérnökök hatalmas megtakarításokat fognak eszközölni e téren. Éppen ezen a ponton várható további áresés a komplett kocsik gyártási költségénél. Nagytömegben való gyártásra berendezkedett üzemben, igen érdekes adatot figyelhetünk meg a munka-költséggel kapcsolatban. Azt hinnők, hogy a munka a legnagyobb költséget jelenti, míg ezzel szemben az jóformán jelentéktelen összeg a gyártási számlán.

Az egyes tételek, melyek egy automobil előállításánál szerepet játszanak, a következőképpen festenek:

Munka	18%
Adminisztratív kiadások	30%
Anyag	52%

Nyilvánvalóan nem célja tehát a gyárosnak, kocsija árát akként leszállítani, hogy a munkán takarékoskodjék. Törekvésének oda kell irányulnia, hogy a gyártáshoz szükséges anyagot a lehető legelőnyösebb feltételek mellett szerezhesse be. Ennek egyetlen módja: többet gyártani, többet eladni és így többet venni, mert nyilvánvaló, hogy mennél többet vásárol valaki, bármilyen cikkből, annál olcsóbban juthat hozzá.

Egyáltalában nincsen értelme a gyáros szempontjából, olcsó, alkalmatlan anyag beszerzésének. Ennek felhasználása egyenesen fennakadást okozna a gyártásban, amennyiben — nagybani gyártás esetén — a valamelyik részük elromlása folytán javításra visszaküldött kocsik elárasztanák az üzemet és lehetetlenné tennék a további tervszerű munkát. Tömeggyártmányokat előállító üzemeknek sokkal fontosabb elkerülni a legkisebb zavart okozó tényezőt, mint kevésszámú kocsit előállító üzemeknek, mert hiszen az előbbiben esetleg felmerül

üzemzavar az egész hatalmas gyártelep átállítását vonhatná maga után.

Mielőtt befejezném, még néhány szót szeretnék szólni a kész kocsik kipróbálásáról, egyikéről azon pontokról, amelyekkel szemben a vevőközönség meglehetősen gyanakodó. Általánosságban szólva, az elkészült alváz alig igényel többet egy kis próbaútnál, mert hiszen a gyártás folyamán az egyes alkatrészek jóformán végetérni nem akaró ellenőrzésen mentek keresztül, amely az összeépítés után minden további kipróbálást feleslegessé tesz. A modern automobilon próbaútja ma általában rossz úton véghezvitt rövid próbamenetből áll, annak megállapítása céljából, hogy nem zörög vagy csikorog-e valami a kocsin. Ha ez az eset felmerül, akkor is legtöbbször elegendő a zsírsvivattyú, vagy egyszerű feszítőkulcs annak megszüntetésére.

Mindent összevéve, az évről-évre mutatkozó árcsökkenés oka a befektetett szerszámgepek kifizetődése folytán lehetővé váló árleírás, amely nemcsak feljogosítja a gyárost az árcsökkentésre, hanem amit egyenesen elvárunk a modern nagyiparostól. Teljesen szükségtelen tehát, hogy a vevő, aki új típusú kocsi vásárlására elhatározta magát, gondot okozzon magának azért, mert valamely gyártmány ára az elmúlt évihez képest túlságosan olcsónak tűnik fel előtte, mert igen valószínű, hogy az új modell olcsóbb ára dacára is jobb, mint a régi drágább volt, figyelembevéve azokat a tapasztalatokat, amelyekre a gyár az utolsó esztendő folyamán a gyártással kapcsolatban szert tett és amelyeket kocsijai előállításánál előnyösen felhasznált.

Szomorú statisztika.

Csökken a gépjárművek száma Magyarországon.

A napokban jelent meg a M. Kir. Statisztikai Hivatal hivatalos kimutatása az októberi magyarországi gépjárműállományról. A statisztika szerint a személykocsik, a motorkerékpárok és az autobuszok száma csökkenést mutat fel. A csökkenés úgy magyarázható, hogy a rossz gazdasági viszonyok folytán igen sokan leállítják gépeiket, vagyis visszaadják a rendszámot. Így tehát dacára annak, hogy az állomány lassan — nagyon lassan emelkedik, a nyilvánított gépjárművek száma csökken. A vizsgázott kocsik száma ugyanis október hónapban már nem érte el a forgalomból kivont kocsik számát. A csökkenés a személykocsikban 112, a motorkerékpárokban 22 és az autobuszokban 11 darab. A statisztika a következő számadatokat tartalmazza:

	1930. évi			
	szeptember		október	
	h ó v é g é n			
	Összesen	Bud-pest-en	Ös zses en	Budapest-en
Személykocsik	11.847	6.094	11.735	6.039
Bérajutók	1.887	1.400	1.890	1.405
Autobuszok	691	310	680	304
Teherkocsik	4.552	2.355	4.553	2.371
Egyéb kocsik	708	497	710	502
Gépkocsik összesen	19.685	10.656	19.568	10.621
Motorkerékpárok	11.205	5.177	11.183	5.114
Gépjárművek				
mindössze:	30.890	15.833	30.751	15.735

Kis barangolás a Dunántúl egy 500-as Puch-sidecaron.

A közelmúlt napokban üzleti ügyeim elintézése végett, be kellett járnom a Dunántúl egy kis részét, Mivel régi rossz szokásom, hogy igyekszem mindent az oknyomozó motorkerékpáros szemével nézni, tapasztalataimat és a látottakat pár sorban leírom, motoros társaimnak véve ezzel szolgálatot tenni.

A kétnapos túra, melyet egy 500 kcm-es Puch-sidecaron tettem meg Budapest—Dunaföldvár—Mohács—Magyarboly—Beremend— vissza Mohács Pécs — Kaposvár—Siófok — Székesfehérvár—Budapest útvonalon vezetett végig és összesen 629 kilométert tett ki.

Ilyenkor ős végén — tél elején túrázni bizony csak jó felszereléssel lehet. A szabványos felszerelés hosszú gummiciszma és jó vízhatlan, angol esőköpeny lenne. Én bizony, mint olyan sokan mások, szintén nagyon érzem a rossz gazdasági helyzet súlyát és így mindezek hiányoztak. Valamiképp tehát pótolni kellett a „szabványos” felszerelést. Pótoltam is, de elég szegénylegényesen. Bőrkabát, magasszárú fűzőcipő, jó zsíros overall és egy elhasznált esőköpenyből átalakított térdvédő, melyet külön kellett az overall fölé felerősíteni. És lám ezek is megtették a kívánt szolgálatot. Különösen jó volt az utóbb említett sajátgyártmányú térdvédő, mely minden felfreccsogó sarat kifogástalanul visszatartott.

A gépről csak jót mondhatok. Sőt a legjobbat. Az egyedüli baj a hátsó láncsal volt, mely állandóan

szárazon szaladt — dacára a gyakori zsírozásnak, amit azonban a sár azonnal leszedett — és így folyton nyúlott, tehát nagyon gyakran kellett kereket állítani. Ilyenkor, nagy sárban, amikor a lánc, olajfürdő helyett állandóan sárfürdőben fut, tudjuk csak igazán értékelni a tokozott lánc előnyeit. A motor és minden más, dacára a helyenkint rettenetes sártengernek és a jobbra rossz útviszonyok okozta igazán rendkívüli igénybevételnek, kifogástalanul működött. Az egész úton hozzá sem kellett semmihez sem nyulnom. Mindenesetre kellemes tudat egy olyan gépen útnak indulni, amelyről tudjuk, hogy soha eddig nem hagyott cserben és nem is fog cserben hagyni soha.

*

Nézzük milyenek voltak az útviszonyok. Budafokon keresztül még mindig a régi, borzalmasan rossz kövezet van meg. Nem értem, hogy miért kell a Székesfehérvár—siófoki gyönyörű műutat ilyen gyalázatos útszakasszal bevezetni. Talán azért, hogy később, Téténytől kezdve annál nagyobb örömmel fogadjuk aztán a jót. Az érdi elágazástól Dunapentelég jó makadámút van és mivel utam erre vezetett, nem soká volt alkalmam a jó kiskocka kövezetet élvezni.

Dunapentele és Dunaföldvár között kezdődött a túra legkegyetlenebb része. Ezen az útdarabon helyenkint 20—25 centiméteres sártenger van, jó ragadós és csuszós sárga agyagból készítve. Ami itt a közelmúltban történt, az szégyene a magyar útépítésnek és az államépítészeti hivataloknak. Ha jól értesültem, ez a szakasz a Székesfehérvári Állam-

Englebert

gazdaságos
üzemet
jelent



ENGLEBERT PNEUMATIKGYÁR magyarországi eladási telepe
Budapest V. Hold ucca 25. **Telefon: 254-73**

építészeti Hivatalhoz tartozik és így ők követték el ezt a merényletet a járműforgalom és az adózók zsebe ellen. Annak, hogy ezt a szakaszt így tönkretették, története van. A múlt hónapban volt a dunaföldvári új Dunahíd felavatása. A budapesti előkelőségek egy része autón tette meg az utat Dunaföldvára és mivel a kérdéses útszakasz nagyon rossz állapotban volt, hamarosan jóvá kellett varázsolni. Hát hirtelen, a Potemkin falvak módjára jóvá is varázsolták. Mint értesültem, nekiállítottak párszáz munkást, napok alatt felszórták bazaltzuzalékkal és mivel egyéb anyag nem állott rendelkezésre, az út padkájáról jó bőven, sárga agyaggal. A gőzhenger egyszer végigment és kész volt az út. A kormány és a minisztériumok tagjai kitűnő úton mentek le Földvára, de még aznap egy hatalmas zápor jött, másnap az arra haladó teherautók felszántották az új utat és a következő napokban összedagasztották az agyagot a bazaltzuzalékkal úgy, hogy ott most egy zuzalékkal elegy sártenger fogadja a szerencsétlen autóst vagy motorost. A kereskedelmi miniszter úr valószínűleg végigment ezen az útszakaszon a felszentelés napján, de jól tenné, ha most is megvizsgálatná azt és azután kérdőrevonná az illetékes hivatalokat a vonatkozó számlák és költségkimutatások bekérése mellett, hogy megállapítsa, megérte-e a tönkretett út a reáfordított óriási kiadásokat. Mert mi az útdóntat nem arra fizetjük, hogy ilyen módon egyenesen a sárba dobjuk azt, a régi rossz utat még rosszabbá téve. (Reméljük, hogy az illetékes hatóságok szigorú vizsgálatot indítanak ebben az ügyben. A szerk.)

Hogy már az utaknál maradjak és valami jót, de akkor is szemrehányással teli jót mondjak, hát Bár és Mohács között egy nem hosszú, de annál elsőrendűbb szakaszra bukkantam. Így érezheti magát a sivatagban bolyongó utas, amikor a várva-várt oázist megpillantja. Az út valóban elsőrendű. Sima, tiszta, sármentes. A kék bazaltzuzalék úgy látszik, mintha betonba volna ágyazva. Nem sajnálva az újraindulást, megálltam az útkaparó mellett és beszédbe elegyedve vele, valóságos nyomozást folytattam le az útszakasz történetére vonatkozólag. Mint ő mondja és lelke rajta, ez még békeidőben készült. Hát bizony nagyban különbözik is a mostanában, lóhalálában készült utaktól. Valószínűleg nem sajnálták a vizet a hengereknél és a henger is nem ötször-hatszor, mint mostanában, hanem legalább ötven-hatvan-szor járta végig. De az eredmény ennek megfelelő is, mert még ma sem, sőt a közeljövőben sem szorul javításra a szokásos útkaparói karbantartáson kívül.

Útvonalam legjobb útjait Somogy megyében találtam. A Pécs—Kaposvár műút utolsó, 20—25 kilométernyi, Somogy megyébe eső része valóban elsőrendű. Kellemes meglepetés ez a hirtelen változás közvetlenül a megyehatárt jelző tábla után.

A Kaposvár—Siófok útszakasz Somogy vármegye legkitűnőbb törvényhatósági útjai közé tartozik és országos viszonylatban is elsőrendűnek mondható. Szép hosszú egyenesek, helyenkint erős emelkedések, sima útfelület, itt-ott valóban nagyon szép, dombos, erdős vidék jellemzik ezt az útszakaszt.

A Budapest—Mohács szakaszon minden nagyközségben és városkában az átkelési szakasz szép, sima kiskockaburkolattal van ellátva. Ez kitűnő a nyári száraz időben, de most az őszi sarakban éppen olyan rossz, mint a somogyi falvakban a makadamos átkelési szakaszok. Itt is, ott is a lófogató kocsik reáfordítják a sarat a különben jó úttestre és kész a finom csúszkáló hely. Csak a kiskocka még talán csúszósabb, mint a makadám. Sáros időben ez az egész különbség.

*

Amint Baranyában a Pécs Baranyai Automobil Club, úgy Somogyban a Somogy megyei Automobil Club működik nagyon szép eredménnyel az irányban is, hogy az útjelzések kifogástalanok legyenek. És azok valóban kifogástalanok mindenütt. Világos, olvasható jelzőtáblák mutatják jól láthatóan elhelyezve az irányt. A PBAC szorgalmazására a vármegye a szederkényi és mánfai, különösen veszélyes kanyarokat még külön „Vigyázat! Veszélyes kanyar!” felírású táblákkal látta el. De valóban veszélyesek is és nagyon kell mindkettőnél vigyázni.

*

Pécs nagyon sokat fejlődött az utóbbi időben. Abaligetire, fel a Tettyére kitűnő útjai épültek, a Széchenyi teret rendezték, remek szépen átalakították. A városban mintaszerű a rend és a közlekedés. A PBAC szorgalmazására új közlekedési rend lépett életbe, egyirányú forgalmú uccákkal, a Széchenyi téren körforgalommal, parkirozó hellyel, láthatóan elhelyezett jelzőtáblákkal.

A gyönyörű Mecsek, a Tettyére felvezető szerpentines út, a város rengeteg történelmi emléke, a várostól nem messze levő remek szép erdőségek, a tele szerpentines, árnyas, völgyes, erdős Pécs—kaposvári út, a közelben levő nem rég felfedezett melegforrások, a szép fekvésű sikondai fürdő az ország egyik legszebb helyévé teszik Pécsét és környékét. Csak... — és kár, hogy mindenütt ott kell lenni ennek a csaknak, — csak meg lehetne közliteni. Egyik oldalról még csak meglenne a nagyon szép és kiváló jó megközelítési lehetőség: Budapest—Székesfehérvár—Siófok—Kaposvár—Pécs. De itt is a Pécs—kaposvári útszakasznak a Pécs felé eső részlete — ép a legszebb — rossz állapotban van. De hol a másik út? Mert egy úton menni és ugyanazon, — főképp mikor az a hosszabbik, — visszatérni unalmas és időrabló. Ha kijavítanák a másik oldalról Pécsre vezető rövidebb útvonalat, a Budapest—Szekszárd—Bonyhád—Pécsit, akkor Magyarországnak a Mátra mellett a legszebb kiránduló- és week-endhelye lenne Pécs városa és környéke.

*

Túrázni ebben az ősztő-télelő időben úgylátszik, senkinek sincsen kedve. Mégis csodálkozással állapítottam meg, hogy milyen csekély nálunk a vidéki gépjárműforgalom. Az egész két nap és 629 kilométer alatt mindössze két teher- és hat személyautóval találkoztam. Motorkerékpárt pedig még mutatoba sem láttam.

Vitéz Bolhóy Imre.

**Boldog
Karácsonyi
Ünnepet!**

*

Hová menjünk síelni?

Bár ez a téma nem tartozik szorosan az autóturisztikához, mégis felelünk rá. Az utóbbi időben több kérdést kaptunk olvasóinktól, akik a volánt és a motorkerékpárt a tél folyamán a sítálpakkal óhajtják felcserélni. Elhatároztuk tehát, hogy erre a kérdésre a lehető legrészletesebben fogunk felelni. Sajnos Magyarországon a terepviszonyok ma a szerencsétlen trianoni béke óta határozottan rosszak. Általában azt mondhatjuk, hogy ahol szép szabad területeket találunk a magasban (Pilis, Mátra, Bükk), ott alig van lejtés, viszont ott ahol lejtős a terep, ott nagyrészt erdős. Így azután, dacára annak, hogy a Mátra és a Bükk, valamint a Dobogókő magassága meghaladják a 7—800 métert, sőt helyenként az 1000 métert is eléri, síelésre nem 100 százalékban alkalmasak. Bár igen szeretnők sovíniszták lenni és azt mondani, hogy itt a Mátra és itt a Bükk, gyerünk oda síelni és ne vigyük pénzünket a külföldre, ezt mégsem tehetjük meg. A sísport egy olyan sport, ami megmozgatja minden végtagunkat. A síelő pihenni kíván egy munkában eltöltött nap után. A síelőnek, legyen az bármilyen entusiastá, kényelem, meleg víz, fürdő kell. Mert csak így képes azt az időt, ami rendelkezésére áll, 100 százalékban kihasználni. Az ember úgy van ma a síeléssel ebben a nehéz időben, ezek mellett a rossz gazdasági viszonyok mellett, hogyha már időt és pénzt áldozunk, azért akarunk is valamit. A mai magyarországi sítelepeknél hiányzik a kényelem. Hiányzik a hozzáférhetőség. Nézzük a legjobbat, a Gallyatetőt. Tulajdonképpen sem vonaton, sem autón nem közelíthető meg teljesen. Ha vonaton megyek, úgy Nagybátonyból kell felcíhelődni gyalog. Ha autón megyek, úgy a Mátra-hágó 7 kilométeres kövénél levő útkaparóházban kell hagynom a kocsit, a szabad ég alatt és 2—3 órát kell felgyalogolni. Mikor azután visszatérek, ember legyen az, aki beindítja az agyonfázott és kihült motorunkat. Ilyenkor az ember egész síelése el van rontva, mert mindig a másnapi, vagy harmadnapi motorbeindításra gondol. A Gallyatető, sajnos még csak egy amolyan jobbfajta menház (Hütte), ami bizony még messze van a civilizációtól és addig, míg autótűtja nem lesz, addig nézetünk szerint, alig ér valamit. A másik eshetőség Lillafüred. Itt azután kényelem van, de azt meg is kell fizetni. És ugyan, hol vannak Lillafüreden a sítereppek? Nincsenek! Hátra van a Dobogókő. Ott is csak az utakon síelhetünk, mert a szabad mezőkön nincs lejtés. A legtöbbet ér még a Nagyszénás környéke, a Hármashatárhegy és a Svábhegy. Ezek megközelíthetők, közel vannak és egy napra éppen kielégítik az embert.

Végeredményben tehát arra a konklúzióra jutunk, hogyha már síelni akarok és pénzem van rá,

akkor tényleg olyan helyre menjek, ahol síelni is lehet. Sőt, olyan helyre menjek, ahol még az időjárás viszontagságai ellen is védve vagyok, azaz nem eshetik meg velem, hogy kivettem a szabadságomat és költöm a sok pénzt, de síelni nem tudok, mert a fön (meleg déli szél) elrontotta a porhavat, hirtelen megereedt az eső és ott állunk, messze a hazától, költjük a pénzt és bridgezhetünk napestig, ha már meguntuk a levelezőlap írást.

Az egyedüli tehát kedves olvasóim, amit ajánlhatok, hogy magasra menjünk. Olyan magasra, ahol még a fön sem teheti tönkre a két hetünket és ahol még akkor is síelhetünk vígan, ha odalenn a völgyekben esik az eső. Aki tehát kifelé igyekszik, jegyezze meg magának, hogy jóval 1000 méteren felüli téli-sporthelyekre menjen. Természetesen úgy kell megválasztani ezt a helyet, hogy az ízlésének és életmódjának legjobban megfeleljen. Mert más helyet fog keresni magának a már gyakorlott sígurmand, mint az, aki ugyan síelni is akar, de azért a társadalmi élet örömeinek is óhajt valamit szentelni a szabadságból és néha-néha táncolgatni is akar. Vanak, akik csak a nyugodt helyeket szeretik, ahol a vacsorához nem kell szmoking, viszont vannak, akik csak olyan helyre mennek, ahol az estélyi ruha a kötelező. Mindkettőt meg tudom érteni. Válasszuk tehát külön a két kasztot. Kezdjük talán azokkal, akik a társadalmi életet sem óhajtják sutba dobni és akik a sí mellett egy kis kártya, egy kis flirt és egy kis táncolást is bele óhajtának vinni a fehér világba. Ezek számára ott van a Semmering, a Magas Tátra egy-némelyik Grand Hotelje, ha ugyan ott jól tudják magukat érezni a mai viszonyok között, Kitzbühel, Bad Gastein, Mariazell, St. Moritz, Davos, Garmisch-Partenkirchen és a legtöbb svájci nagy, elismert téli-sporthely (Arosa, Engelberg, Gstaad, Kandersteg, Andermatt, Pontresina, Samaden, Grindelwald, Mürren). Ezekben a helyeken síelhetnek pompásan és amellet ki is mulathatják magukat. Már az olyanok számára, akik ugyan mulatósak, de azért szeretnek jó terepen síelni, a Tátrát és a Semmeringet ki kell kapcsolni. Ezekben a helyeken legfeljebb jó gyakorló-helyeket találnak a közelben, de az igazi pompás lesiklásokat ismét csak a távolban kapják meg.

Nézzük már most, hova menjen az, aki amellet, hogy minden kényelemben részesülni óhajt, elsősorban akar síelni. Aki jól akar enni, a napot hatalmas turákkal akarja kitölteni, de ott legyen a fürdő, ha hazajön és ott álljon a jó meleg szoba. A menház a magas hegységben inkább tavaszra való. Itt elsősorban a közelebb eső ausztriai helyekre gondolok. A Radstädter Tauern, Zell am See környéke jön elsősorban. Zell am See-nél van a 200 méter magasban fekvő Schmittenhöhe, mely Zell-am-Seevel drótkötelpályával van összekötve. Ideális dolog. Nem kell fel-

Autótúrán —

NIKOTEXET

gyalogolni és lehet naponta kétszer-háromszor lesiklani több, mint 1000 méter magasságkülönbséget. Ott az Arturhaus a Mitterbergalpen, Bischofshofen magassága 1500 méter, pompás turákkal be a Hochkönigbe. Ha jók a hóviszonyok és elég hideg van, úgy kitünő terep a Kitzbüheli Alpok vidéke. Kitzbühelben is van egy drótkötélpálya fel a Hahnenkammra, Ez megfizethetetlen előny. *A sielők magasiskolája azonban kétségkívül az Arlberg.* St. Anton, St. Cristof és Zürs. Mindhárom olyan hely, ahol jól lehet lakni és élni és amellet a terep elsőrangú. St. Antonnak és Zürsnek vannak nagy modern szállodái, de amellett szerényebb turistaszállói is. Itt azután az ember kilép a hotelből és máris csatolhat. Egészen elsőrangú hely még az ötzthalban fekvő Kuhtal és Gurgl. St. Anton 1300, Zürs 1700, St. Cristof 1800, Kühtal 1500, Gurgl 1900 méter magas, tehát mindannyi vetekszik a nagy híres svájci télisporthelyek magasságával. A legszebb ezek között nézetem szerint Zürs, ahol ma tökéletesen modern hotelek is állanak. Zürs és St. Cristof olyan hely, ahol csak havat látunk és a fáknak, amit átölelhetünk, már semmi nyoma.

No, de nézzünk át tovább az Arlbergen. A Vorarlbergen is pompás helyeket találunk. A Silvrettához közel fekvő Schruns és Gaschurn is pompás sívidék. Itt fekszik a Sulzfluh, melyre még soraim végén visszatérek. Svájc bővelkedik szebbnél-szebb terepekben. St. Moritz nem ideális sítérep. Szabad lejtői délnek néznek és rendszerint kemények. Svájcban ideális sítérek Davos, Klosters, Arosa, Lenzerheide a Graubünden katonban és a Berner-Oberland télisporthelyei, mint: Grindelwald, Wengen, Mürren és a Jungfrauoch. Mürrenben szintén van drótkötélpálya, tehát 100 százalékban megközelíti az ideálisnak mondható síhelyet. A fentiek mellett még a Középsvájc elismerten kitünő terepei, mint Andermatt, Engelberg emelkednek ki. Az olasz és francia Alpoknak is vannak elsőrangú terepei, de azok nagyon messze vannak nekünk.

Hol vannak a világ legszebb lesiklásai? Schneider Hannes, a minden idők legszebb terepsíelője három lesiklást tart a legszebbnek a kontinensen. A Weissfluh-Küblis, a Puz Sol és a Sulzfluh. Mindháromnál a magasságkülönbség meghaladja a 2000 métert. Ennyit mehetünk egyhuzamban lefelé. A Puz Sol Bad Ragaznál van (Sargans), a Sulzfluh Vorarlbergben, míg a Weisshorn Davos felett. Ennek előnye a többi felett, a vasuti összeköttetés. Ugyanis ha Davosból (1500 méter) felmegyünk a Parsennhüttébe (2200) és onnan a Weissfluhra (2800) és lesiklunk az ellenkező irányban Küblisbe (700), úgy vissza Davosba vasuton mehetek fel.

Természetesen azonban ezek a köznapi élet legszebb lesiklásai. Még ezek is eltörpülnek azok mellett, amelyek a Berner Oberlandban a Jungfrauoch körüli hegyeken kezdődnek 3500—4000 méter magasban és egészen lenn a völgyekben 4—500 méternél érnek véget. Itt a lesiklás meghaladja a 3000 méter magasságkülönbséget. De ide már nagyon kell tudni. Hasonló túrákat találunk az Ortler környékén is (Cevedale 3700).

Reméljük, ezzel mindenkinek adtunk ideát. Aki bővebbet akar, annak még szívesen szolgálunk adatokkal. Most már csak pénz kell és idő. Odakinnt már

vigan síelnek az emberek. Ilyenkor csak azon töprengünk, mért nem magasabb ez a Svábhegy 1000 méterrel. Milyen jó volna ez nekünk.

Kolosszális volt...

Már annyit hallottam beszélni a BYRD-féle dél-sarki expedíciós filmről, hogy megnéztem. Mint film elsőrangú élvezet volt és mindenkinek melegen ajánlom, hogy nézze meg. De ez jelen soraim megírásánál a harmadrendű tényező. Ezt elvégzik a mozi reklámok. Soraim megírására a csodálat vezetett. Az a szívből jövő csodálat, ami a sarki expedíció repülőgépeinek szóllott. Kolosszális volt, amint a repülőgép motorja téli hangárjából kikerülve, a hótól és jégtől megtisztítva beindult és képes volt minden zavaró incidens nélkül 18 órás utját abszolválni. Csodálatom a motornak és azoknak a segédeszközöknek szóllott, amelyek a motor defektmentes járását a világ egyik legnehezebb repülése közben elősegítették. Fellapoztam azokat a sorokat, amelyek akkoriban íródtak, amikor Byrd hőstettét a déli pólus átrepülésével elkövette. És megtudtam, ami engem érdekelt. Csodálatom elsősorban a szikrátadó svájci SCINTILLA-mágneseknek szóllott, amelyekről megállapítható, hogy ma a világkonkurrenciában a legelső helyen állanak. Ma, ha egy repülő nagy teljesítményt óhajt kihozni gépéből és biztonságérzetét a levegőben emelni akarja, úgy SCINTILLA-mágnessel indul útnak. Byrd, Chamberlain, Lindbergh, Costes és Bellonte, Kingsford-Smith csodával határos repüléseinél mindenütt ott találjuk a SCINTILLA-mágneset. Csodálatom másodsorban a CHAMPION-gyertyáknak szóllottak, amelyek szintén mindannyian hiba nélkül állották a 18 órát. A harmadik tényező, mely nézetünk szerint ugyancsak 100 százalékos részese a sikeres BYRD-repülésnek, a Vacuum Oil Co. által forgalomba hozott MOBILOIL Aero volt. Ez az olaj a legnagyobb hidegek dacára, megtartotta kenő-képességét és 18 órán keresztül a legnehezebb körülmények között tökéletesen szolgálta a motort. Brávó SCINTILLA! Brávó CHAMPION! Brávó MOBIL-OIL AERO D.! Ti letettétek a vizsgát a világ közvéleménye előtt.

Forgalmi csemegék.

Felmentettek! És erre büszke vagyok. Mert ha a törvénytől mentettek, vagy a királyi táblán mentettek volna fel, akkor ebben nem volna semmi csodálatos. De a rendőrségen mentettek fel. Igen, akármilyen elképzelhetetlenül hangzik is, engem alulírott Dárday Abriani Dezsőt, az Ur 1930-ik esztendejében Budapesten, a rendőrségen forgalmi szabálytalanság ügyében felmentettek. Hogy ezt a tisztelt olvasó előtt még most is egészen valószínűtlennek látszó dolgot elhitesse, elmondom, hogy történt. Forró nyári napon igyekeztem valahová Horány mellé, hogy egy kis Dunafürdővel üdítsem fel a melegtől elbágyadt testemet. A várban lakom és így utam a Margithídon keresztül vezetett. A hídon, kb. 45—50 méterre a margitszigeti elágazástól leestem benzintartályom meglazult fedele. Míg las-

sitottam, megálltam, bizony még megtettem néhány métert. Koradéután lévén nem volt forgalom és így habozás nélkül megfordultam, hogy elveszett tárgyalafedelemet felvegyem. Már vagy 100 métert mehettek visszafelé, amikor egy, a járdán Buda felé igyekvő, munkáskülsejű ember megszólít: „Nem ezt keresi?” És ezzel előhúzza zsebéből az imént elejtett fedelet. Örömmel vettem át és ismételten megfordulva a jóformán elhagyatott hídon, igyekeztem újra a pesti oldalra. Alighogy a margitszigeti elágazásnál álló rendőrhöz érek, az int, hogy álljak meg: „Megfordult a hídon, kérem a betétlapot”. „Biztos úr, leesett a tárgyalcsavarom, azért kellett megfordulnom.” „Kérem a betétlapot!” Kifejtve a belátás teljes hiányáról a helyszínen alkotott — nem éppen kedvező — véleményemet, elkezdtem zsebemben kotorászni a betétlap után, miközben egyre hangoztattam az ilyen molesztálásoknak a fölöslegességét a mai amúgyis elég nehéz időkben. A rendőrt mindez nem izgatta. Míg a betétlapot előadtam és időközben leállt motoromat újra megindítottam, két autóbilt, a szigeti autóbust és egy villamost tartóztattam fel, amelyek nem restelltek élénk hangzavarral tudtomra adni türelmetlenségüket. Miután a rendőr figyelmét még szükségesnek láttam felhívni a — nézetem szerint — feleslegesen okozott forgalmi zavarra, folytattam utamat. Vége lett a szép nyárnak, már nyitak a kertben az őszi virágok és semmi. Még mindég semmi. Nem tagadom, rejtett büszkeséggel gondoltam a rendőrral való diskurzusom alkalmával felhozott érveimre és arra, hogy mennyire szívére vette a jó ember világfájdalmas jajveszékélemet. Bizonyára nem jelentett fel. Hiszen neki is van szíve, tudja mik azok a nehéz idők! És jött a tél. És jött egy büntetőparancs. Előkelő és zárkózott büntetőparancs volt. Nem sokat beszélt. Csupán annyit volt hajlandó elárulni, hogy f. évi augusztus hó 20-án okozott forgalmi szabálytalanság fejében 5, azaz öt pengőt legyek kegyes befizetni. Kezembe vettem a ceruzát és elkövettem az utolsó tíz év egyik legreménytelenebbnek látszó könnyelműségét: Pillanatnyi habozás után, áthúztam a „készpénzben fizeti” vagy ehhez hasonló rubrikát és bátran szembe néztem a papírról rámvigyorgó „tárgyalást kérek” rovattal. A kézbesítő rezignált lélek, noottan vágta zsebre a papirost. Látszik, hogy nem kap percentet, öt nem érdekelte, hogy sikerül-e az inkasszó vagy sem? Megint elmúlt vagy 10 nap. Végre kitűzték a tárgyalást. Azon gondolkoztam, hogy milyen részletekben kérjem a tárgyalás eredményeképpen nyilván 10 pengőre emelkedő büntetéspénz kifizetését. Elmentem a Szerb uccai dunakerületi kapitánysághoz címzett emeleti hivatali helyiségbe. Az előszobában a szokott kép. Vegyes társaság, unott arccal, berendezkedve többórás várásra. A helyzet valóban reménytelennek látszott. De ezúttal csalódtam. Alig 10 perces várakozás után már szólítottak. Mélyet lélekzettem és határozottan ingadozó léptekkel előálltam. „Megfordult a hídon háromkerekű személyszállító gépjárművével.” öt perc múlva már láttam, hogy ezúttal nem hiába kértem tárgyalást. A rendőrkapitány objektíven mérlegelte a helyzetet, elfogultságnak, erőszakoskodásnak, ami ne tagadjuk, tipikus jellemvonása a magyar rendőri bírászkodásnak, semmi nyoma. A tárgyalás határozottan érdekes, már jogi szempontok figyelembevételéről van szó. A

rendőrkapitány beszólítja a szintén beidézett rendőrt. Az némi gondolkodás után hajlandó visszaemlékezni arra, hogy a leesett csavar miatt fordultam vissza. Az ítélet már nyilvánvaló. Meg sem lepődöm, mikor a rendőrkapitány enuncialja: „Méltányolva, hogy a csavarra feltétlenül szükség volt, mert nélküle a kifröcskölődő benzin meggyúlhatott volna a forró hengeren, a különben tiltott megfordulásra alkalmazhatónak találom a kényszerítő szükség esetét és ezért felmentem.” Miután a rendőrnök is türelmesen és érthetően elmagyarázta az ítélet indokolását, elbocsátott mindkettőnket. Kértem: Miért nem lehet ez így? Miért kell még mindég ennek a tárgyalásnak azt a címét adni, hogy „Forgalmi kihágás tárgyalása Budapesten 1970-ben”. Miért van az, hogy eddig a legtöbb, amit elértem védekezéssel az volt, hogy: „Nézze kérem, elhiszem, ne csináljunk ebből nagy dolgot, fizessen, kérem, két pengőt és azzal kész!” Nem a két vagy öt pengőről, mint pénzüsszegegről van szó, ami szegény embernek ugyan szintén tekintélyes kiadás, hanem arról, hogy egy gépjárművezetőt, még hozzá egy motorkerékpárost meghallgattak, méltányolták a védekezését, egyszóval tárgyaltak vele. Ugy bántak vele, amint ez járja, amint ezt kulturországban, kultüremberekétől el lehet és el kell várni. Hogy ez sajnos mennyire ritka és csodálatos dolog, azt bizonyítja az a szomorú tény, hogy erről ilyen hosszú cikket kellett írni. De nem kár a fáradságért. Néhány év múlva talán megérjük, hogy minden kihágási ügyet így fog-nak lebonyolítani. Addig is örömmel köszöntjük Borsiczky Sándor dr. rendőrkapitányt, ennek a kis ügynek a főszereplőjét, aki méltányoló és belátásos ítélkezésével tanujelét adta, hogy vannak a rendőrbírók között is előrehaladott felfogású emberek, akik nem restelnek gondosan és lelkiismeretesen eljárni még a legjelentéktelenebb ügyben is és akik nem restelik a „ius aequum” immár ezerév óta bevált elvét felhasználni a törvény szellemével jóformán sohasem összeegyeztethető „ius strictum”-mal szemben. Örülünk, hogy nekünk juthatott osztályrészül a megállapítás: Dr. Borsiczky Sándor rendőrkapitány a helyén van! (U. i. Félek, hogy a rendőrkapitány urat a közeli napokban nyugdíjazni fogják. A szerk.)

Dr. D. A. D.

*

A közelmúltban történt eset újabb bizonyítéka annak, hogy a rendőrbírók mennyire felületesen ítélkeznek. Péchy Dani dr. november 30-án este megnézte a Király Színház előadását. Hasonlóan a többiekhez, akik autójukkal érkeztek a színházhoz, Péchy dr. leállította kocsiját a színházzal szemben a járda mellé. Az előadás végeztével odalépett hozzá egy rendőr a szokásos: „Kérem a betétlapot!” szólammal. Pár nap múlva megérkezett a büntetőparancs, mely szerint Péchy dr. 5 pengőt tartozik fizetni. Indokolás: Őrizet nélkül hagyta kocsiját, az 1929/950.000. 14. §. alapján. Hát igen tisztelt Uram, rosszul tetszett meg nézni azt a bizonyos 950.000/1929. 14. §-t, mert olyan véletlenül nekünk is van. Ez a bizonyos paragrafus így szól: A vezető járművét csak abban az esetben hagyhatja az úttest szélén, ha annak őrizetéről megfeleleően gondoskodik és a jármű forgalmi akadályt nem képez. Kivételt képez a 86. §. Mi is van ebben a

86-ik paragrafusban? Az van benne, hogy kivételt képeznek a gépjárművek, ha azokat a tulajdonosuk leállítja és azok az úttesten a forgalmat nem zavarják. Tehát az ítélet teljesen jogtalan volt. Mint értesülünk, Péchy dr. fellebbezett és mint hírlík az új tárgyalásra elkíséri őt dr. Déghy Ödön a KMAC ügyésze is. Igazán érthetetlen, mikor fognak már megszűnni ezek az állandó molesztálások a rendőrség részéről. Az olvasó nem is sejti mennyi pénz folyik be ilyen, a közrendet és a forgalmat abszolúte nem érintő bagatellügyekből. A minap ismét tanui voltunk, amikor egy rendőr felírt egy automobilistát, aki az autobusz-megállóhoz állt a Visegrádi ucca és Lipót körút sarkán. A kis megállót jelző miniatűr táblát a sok falireklámtól csak hosszúságos keresés után lehetett különválasztani. És mért kell ilyenkor mindjárt betétlap. Nézetünk szerint a rendőrnek a kötelessége ilyenkor az, hogy figyelmeztesse a vezetőt. Ha az azonnal eláll a tilos helyről, baj nincs. A fenti dicső ítéletet a VII. kerületi kapitányság hozták. Kíváncsian várjuk a felelősségi tárgyalást.

RÖVID HIREK

MULT SZAMUNKBAN megírtuk, hogy az Urbach-féle BSA-cyclocaron DUNLOP nagyszögös pneumatikok voltak szerelve, amelyek a hóban, sárban és rossz utakon való haladást nagyban elősegítik. Mint most értesülünk, hasonló pneumatikot hoz forgalomba az angol John Bull-gyár. A John Bull Competition-pneuk már útban vannak Budapestre és a közeli napokban már kaphatók lesznek Biró Jenő motorkerékpár szaküzletében (VI. Liszt Ferenc tér). — AZ ANGOL AMAL-gyár „Clean Handlebar” néven olyan motorkerékpár-kormányokat hoz forgalomba, amelyekon kívülről minden bowden el van tüntetve. A kormány teljesen tiszta, mint azt a neve is mutatja, csupán a kuplung és a fékfogantyút találjuk rajta. Miután a gáz- és levegőszabályozó forgattyús, így tehát még a szektorokat sem látni. Az új kormány már kapható Biró Jenőnél. — A RUDGE MOTORKERÉKPÁR-GYÁR ezidei nagy sikerei után, hat nagy angol gyár, mely eddig csaknem kizárólag JAP- és Blackburne-motorokat épített be, Rudge-motorokat fog beépíteni. Ezek: a HRD, Grindlay-Peerless, New-Mount, Rex-Acme, James és a Cotton. Egyelőre természetesen csak a sportgépekről van szó. A Rudge-gyár sportmotorjait a jövőben a beépítések céljaira „PYTHON” néven hozza forgalomba. Ha tehát valahol azt olvassuk, hogy Cotton-Python, az nem más, mint Cotton-Rudge. — A BUDAPESTI RUDGE-képviselő a jövő esztendőben ismét intenzíven óhajt versenyezni. A képviselő már megrendelte az új 350 és 250-es speciálgepeit, amelyeket az ittlévő 550-es Deli Lajos és a volt Chater-Lea menő Kovács Sándor fognak vezetni. — HÓRA NÁNDOR, aki tudvalóan megvált a budapesti RUDGE-képviselőtől, most Rákosszentmihályon javítóműhelyt nyitott. — A TAVASSZAL RENDEZENDŐ Magyar Motorkerékpár Grand Prixre a RUDGE-gyár egyik gyári menőjét küldi le. Eszerint vagy Walker, vagy Tyrell-Smith, esetleg Nott fog indulni Budapesten. — A RUDGE-GYÁR most egy motorkolosszust épít négy darab 500 km négyselepes motorral és ezzel meg akarja javítani a motorkerékpár abszolút sebességi világrekordot. A gép lóereje négyszer 36, vagyis 144 lóerő lenne. Reméljük, ezt az örültséget nem fogja engedélyezni a FICM, mert mi úgy tudjuk, a motorkerékpár kategória határa 1000 km. —

J. S. WRIGHT-et, a motorkerékpáros világrekord tulajdonosát, meghívta a Svéd Királyi Automobil Club, hogy Östersundban, egy befagyott tó jegén kísérelje meg a saját világrekordját megdönteni. Wright, hogy ezen szokatlan talaj tulajdonságainak megfelelően készüljön elő, a gummik futófelületét acéllemezekkel látja el, így remélve a kicsúszást megakadályozni. Egyébként reméli, hogy ezen a síma felületen eddig nem hallott sebességeket fog elérni. — AZ ANGOL autobusztársaságok egyik legnagyobbikja, amely főként Észak- és Közép-Angliában látja el a forgalmat, 20 millió gallon benzint adott megrendelést az angol orosz exponenseknek. Ezzel az óriási rendeléssel a benzinárak csökkenését is remélik elérni. Az amerikai benzinimportőrök uniója már is felbomlóban van, mert egyes tagjai, az oroszok hallatlanul alacsony árait, hasonlóan alacsony árakkal akarják leküzdeni. — AZ ANGOL motorkerékpár-gyárosok elhatározták, hogy a jövőben csak az angol TT-n és néhány valóban nagy, hosszútávú kontinensi versenyen fizetnek startpénzeket a versenyzőknek. — A FRANCIA automobil- és kellekgyárak Nemzeti Automobilkereskedelmi Egyesület néven érdekközösségben egyesültek az autókereskedőkkel, garagetulajdonosokkal és javítóműhelyekkel. Az egyesülés célja a közös érdekek védelme és az autókereskedelem fejlesztése. — ANGLIÁBAN az ipari gépjárművek (szállítóokocsi, teherautók stb.) gyártása, több mint 50 százalékkal növekedett meg az utolsó évben. A gyártott gépjárművek száma 56.458 darabot tett ki. — LONDONBAN az utóbbi időben mozgalom indult meg, amely azt célozza, hogy a minden évi Olympia Show mellett újból felújítsák a teherautó Show-t is. A tervek szerint ez minden második évben Londonban és minden második évben Glasgowban a skót Show-val kapcsolatban tartatna meg. — TÖKÉLETESEN európai mintára épült 2 hengeres OHV Harley-Davidsonok jelentek meg az amerikai piacon. Háromszögű és minden tekintetben modern külső jellemzi a csupán versenycélokra használatos modelleket. — A MOST MEGTARTOTT USA „Hillclimb” (hegyi bajnokságokat) Windy Lindström (Fresno), Ralph Moore (Indianapolis) és Herb Reiber (Milwaukee) nyerték. Mindannyian Harley-Davidson géppel. — JOE PETRALI (SUPER-X) lett az idei amerikai champion. 1930. évben 31-szer győzött. 1929-ben 26-szor, míg 1928-ban 18-szor futott át győztesen a célszállagon. — A KISPESTI ATLETIKAI CLUB motorkerékpár-osztálya felkér mindenkit, hogy a klubot érdeklő levelezést Bödör János igazgató, Kispest, Bocskay ucca 25. szám alá intézzék. — TORMAY GÉZA államtitkár (kereskedelemügy) elvállalta az autóshét végrehajtótanácsának társelnöki tisztjét. — NÉMETORSZÁGBAN újabban olyan taxamétereket gyártanak, amelyek egyúttal nyomtatott nyugtát adnak a fuvarról. A nyugtán a taxi száma és tulajdonosának neve is fel van tüntetve. — AZ EURÓPA-HEGYIBAJNOKSÁGOK nevezési zárata 1931 január 1. A nevezési díj 500 frank. — A NÉMET NSU és DKW hír szerint indulni akar az 1931. évi angol TT-én. Az angolok nagy örömmel vették ezt tudomásul és minden költségét fizetni akarják a németeknek. A dolog pikantériája azonban az, hogy a német gyárak nemcsak német, de angol versenyzőket is szerződtek erre az alkalomra. Így Bullus mellett több olyan angol is indul, aki már évek óta versenyez a Man-szigeten. — AZ EGYIK LEGNAGYOBB angol autobusztársaság 90 millió liter orosz benzint rendelt a szovjettől. A dumping áron szállított benzin hatalmas áresést fog előidézni a benzinpiacokon. — ANGLIÁNAK 60.000 benzinkútja van. Magyarországon ezzel szemben még az 1000-ret sem éri el a kutak száma, holott a keresletet ezek is bőségesen fedezik. — 27 FILLÉR AZ USA-BAN a benzin

literje. Ez a legolcsóbb. Ezzel szemben a legdrágább Bolíviában, ahol 87 fillér egy liter üzemanyag. — 28 UJ, RENDKIVÜLI gazdag olajforrást fedeztek fel a transzkaukázusi mezőkön. A szovjet szerint az új olajforrások forradalmasítani fognak a világ nyersolajtermelésében. — DANIÁBAN BEHOZTAK a szavatossági biztosítást. A Dánia területére lépő idegen autós a harmadik személyekben okozott esetleges károkért biztosítani köteles kocsiját. Ez bármennyire hasznos dolog, de semmiesetre sem fogja emelni Dánia idegenforgalmát. — OLASZORSZÁG ugyancsak kifogott az amerikaiakon. Nagyon helyes lenne, ha példáját a többi európai állam is követné. Mussolini úgy felemelte az amerikai kocsik vámját hogy azok többé képtelenek lesznek kocsikat eladni Itáliában. Az új olasz autómok december 1-én léptek életbe. Egy 2600 kilós teherautó, mely vámja eddig circa 9000 lira volt, 24.000 lira vámot fizet. — A KÖZELJÖVŐBEN újabb útépitési kiírások jönnek. Legközelebbi számunkban már közölni tudjuk olvasóinkkal, hogy a jövő tavaszra mely utak lezárását vette tervbe a magas kormány. — A BIRMINGHAMI ARIEL-gyár a jövő szezonnra tevékeny részt akar venni a versenyeken. Új dülthengeres négyszzelepes RUDGE-imitációval fognak versenyezni. Csak úgy ne járjanak, mint az itteni Ariel képviselő, Bauer József, aki két év előtt igen sok versenyen besült motorral volt kénytelen feladni, aminek oka a tökéletlen olajozás volt. — A KÜLFÖLDI motorkerékpárgyarak nagyrésze áttér az akkumulátorgyújtásra. Ennek előnye, hogy intenzívebb a szikra és ezáltal a beindítás könnyebb. Hátránya, hogy az ember 100 százalékban az akkumulátortól függ. A legideálisabb, mint az sok automobilon látható, a ketős gyújtás, ahol a mágnes és az akkumulátor is szerephez jut. Ez azonban nagy luxus, bár nézetünk szerint a legbiztosabb. — AZ ANGOL AA (Automobil Association) 25 éves jubileumát üli. Az angol AA-nak ma 43.000 tagja van. — RÓMA KONKURENCIÁT csinál a Magyar Autóshétnek. Húsvétkor az olaszok Rómába is nagy csillagtúrát rendeznek. Jó lenne, ha a KMAC idejekorán érintkezésbe lépne az olaszokkal.

HIREK

Uj Bosch szenzációk. A híres német Bosch-gyár, amely mindig nagy súlyt helyezett arra, hogy az automobilistákat és motorkerékpárosokat új, a kényelmet és a biztonságot szolgáló újításokkal lepje meg, ezúttal ismét több életrevaló, az elektromosság körébe tartozó újítást hozott forgalomba. Az első a hátrészből álló hátsólámpa. A középső, a sötétben állandóan égő vörös lámpa, amelynek alsó része a számtábla megvilágítására is szolgál. A jobboldali a stoplámpa, ami akkor jön működésbe, ha a vezető megnyomja a fékpedált. A baloldali egy kis hátra világító reflektor, melynek fénye 8—10 méterre világít és akkor gyullad ki, ha a vezető bekapcsolja a hátrameneget. Az egész készülék csupán 30 pengő, amihez még némi szerelési költségek járulnak. A második az első tengelyre vagy a hűtő alá szerelhető ködlámpa. Ennek fénye circa 8—10 méternyire világítja meg előttünk az előteret. Hasonló, igen praktikus találmány a mozgó kereső, mely egy gombnyomásra elfordul és egy félkört írván le, újra eredeti állapotába tér vissza. Érdekessége a keresőnek, hogy egy emelet magasságban mindent megvilágít. A legszenzációsabb Bosch-találmány az autótolvajok ellen való védelemre szol-

gál. Lényege a szerelékfal alatt csak a vezető által ismert dudabekapcsoló. Már most, ha elhagyom kocsimat, bekapcsolom a titkos kapcsolót és abban a pillanatban, amint valaki elakarja indítani a kocsit és bedugja a Bosch-kulcsot a dudu elkezdi éktelenül szólni. A tolvaj, bármit is csinál, a dudu hangját elnémtani nem tudja. Ennek a jelentősége leginkább nyitott kocsiknál óriási. Mindezekon kívül kihozta a Bosch-cég az új motorkerékpár-akkumulátorgyújtást is, ami most már napról-napra terjed a motorkerékpároknál. Mindezekből látjuk, hogy a Bosch-gyár mérnökei nem nyugszanak, hanem erős munkában vannak állandóan, hogy tudjanak haladni a korrallal és a kor által megkívánt újításokkal.

Németországból egy, a napokban itt járt berlini igen érdekes híreket hozott. Ott is nagy a pangás, bár közel sem akkora, mint nálunk. Csak olcsó kis kocsira és nagy luxuskocsira van kereslet. Ford kölni gyára már a megvalósulás felé közeledik. Ennek a hatása az lesz, hogy a Fordot Németországban az eddigi 4000 márka helyett 1000 márkával olcsóbban lehet majd kapni, mert elesik a vám. A Ford Kölnben csak német munkásokkal és csak német anyaggal fog dolgozni. A General Motors által megvett Opel-gyár most kihoz egy kiskocsit, ami 1940 márka helyett 1350 márkába fog kerülni, tehát jóval olcsóbb lesz, mint egy motocykl. Az utak Németországban állandóan javulnak. Ma legjobb a Berlin-Hamburg, Berlin-Drezda, valamint a Franciaország, Belgium és Hollandia felé vezető összekötő utak és a Rajna-völgy, amely tele van idegenekkel. Rossznak mondhatók a sziléziai, valamint keletporoszországi utak.

Biró M. Jenő a KMAC tagja és a TTC motorkerékpárszakosztályának elnöke intervenciójára a Komédia Orfeum (Jókai tér) a KMAC tagjainak 50 százalékos kedvezményt nyújt. A KMAC tagjai a kedvezményes jegyeket a Club titkári irodájában vehetik át.

Az Erzsébet Népakadémián 1930 december 4 és 11-én „A modern ucca közlekedése” címén két előadás volt. Az előadók Baksa János főkapitányhelyettes és dr. Krizsanecz Kálmán rendőrkapitány voltak. Mindketten egész életüket a közlekedésügyi problémáknak szentelik és elismert szakemberek e téren. Dacára ennek, olvasóink csodálkozni fognak, az előadásokon alig jelent meg 30—35 ember. Ennyire nem érdekli a Székesfőváros polgárait, hogy miképpen kell közlekedni.

Az 1931. évi Autóshét általános referense, illetve titkára Petrovits Vidor lett. Megalakították a bizottságokat és megválasztották a bizottságok elnökeit. A kiállítási bizottság előadója Kádár, a csillagtúra bizottságé Hild Károly, a Motorkerékpár Grand Prix-é Szántó László, az Automobil Grand Prixé Petrovits Vidor, a Concours d'Elegance bizottságé Steff Miklós, a közlekedésrendészeti bizottságé Krizsanecz Kálmán dr., az idegenforgalmi bizottságé Leheld Béla és a Sajtóbizottságé ismét Petrovits Vidor. A munka most már teljes erővel folyik és minden remény megvan arra, hogy a husvéti „Autóshét” egyike lesz az 1931-es év legnagyobb jelentőségű eseményeinek.

„Téli Grand Prix”-et rendez a Svéd Királyi Automobil Klub Stockholm mellett. A verseny dátuma 1931 február 22. A verseny egy 50 kilométeres körön lesz lefutva Rämshyttan mellett, amit a versenyzőknek nyolcszor kell megfutni. A teljes táv tehát 400 kilométer. Az első 10.000 svéd koronát, a második 3000, a harmadik 2000 svéd koronát kap. A három díj összege összesen 23.000 pengő. A svédek nagy súlyt helyeznének arra, hogy magyar résztvevő is legyen. Mint értesülünk, Hartmann László Bugattijával abban az esetben, ha megegyezésre tud jutni a svédekkel, résztvesz a versenyen.

Örvendetes esemény, hogy a benzin, illetve a Motalko árak csökkennek. Bár hivatalosan a Motalko ára 45 fillér, már vannak kutak, ahol 40 fillérért is kapunk Motalkót. Ennek megfelelően a benzint is lehet már jóval az 50 filléres áron alól kapni. Természetesen ki kell szagolni, hogy hol. A benzinnek jó szaga van és könnyen párolog, tehát, akinek jó orra van, az könnyen ki is szaglássza.

Angliában január 1-én eltörlik a sebességi limitet. Ettől a naptól kezdve minden gépjárművezető tesszserinti sebességgel vezetheti gépjárművét, úgy a városban, mint az országhúton.

Multszámunkban közöltük a FICM új határozatát, miszerint az üzemanyag tekintetében bizonyos korlátozásokat léptetett életbe. A multszámunkban egy kissé zavarosan volt ez megmagyarázva. A helyes megállapítás a következő: A keverék állhat benzintől, benzolból és alkoholból. Benzinből minimum 50% kötelező. Ezzel ellentétben a benzolból a használható mennyiség maximuma 50%-ban, míg az alkoholból 25 százalékban lett megállapítva.

Délkeletporoszországban egy Repülő Egyesület kísérleteket végzett arra vonatkozólag, hogy a megfelelő magasságok hiányában, hogyan lehetne a vitorlázó repülőket startoltatni. Kitűnő eredményeket értek el azzal a módszerrel, hogy a startolást egy autóval végezték. A vitorlázó-gépet, melyre futókerekeket szereltek fel, egy 200 m-es kötéllel az autóhoz erősítették, amely 50 kilométeres sebességgel a levegőbe húzta azt. A szükséges sebesség elérésekor a pilóta egy megfelelő berendezés segítségével feloldotta az autóval való összeköttetést. A kísérletek kitűnően sikerültek és igazolták, hogy a vitorlázó-gép a sima földről is nagyszerűen tud startolni.

Az angol kormány az 1931. január elsején életbe léptetendő közlekedési rendelet folytán kiadandó vezetői igazolványokból befolyó összegeket arra akarja felhasználni, hogy a tervbe vett mozgó rendőrség számára 1000 darab új járművet vásároljon. Ezen gépjárművek egyharmadát motorkerékpárok fogják képezni. A felállítandó új rendőri testület működésétől sok jót várnak Angliában. A kormány súlyt helyez arra, hogy az a rendőrség első és legfőbb feladatául azt tekintse, miszerint a bíróságokat tehermentesítse, nem pedig azt, hogy a tudatlanságból vagy akaratlanul vétkezőknek a bíróságok elé vitelével azok munkáját szaporítsa. Elsősorban az az intenció kell, hogy érvényesüljön, hogy a gépjárművezetőkre és gyalogjáró közönségre nevelő hatással legyenek, továbbá, hogy ugyanazzal a nyugodtsággal és udvariassággal lássák el a szolgálatukat, mint a gyalogos rendőrség. Szigorú

utasításuk lesz, hogy a szolgálatuk teljesítésében az AA. és a Kir. Automobil Club járőreivel a legszorosabb együttműködést fejtsék ki. A rendőrség tagjai közül sokan jelentkeznek önként a felállítandó mozgó osztályokba, amelyek tagjainak természetesen kitűnő, kipróbált vezetőknek kell lenniök és még egy nagyon nehéz és beható vizsgának kell magukat alávetni. Már most folynak a különböző autó- és motorkerékpár-típusok vizsgálata, hogy gyakorlati tapasztalatok alapján állapíthassák meg a beszerzendő, legjobban megfelelő márkákat. A közeljövőben azután már a rendeléseket is megteszi a kormány.

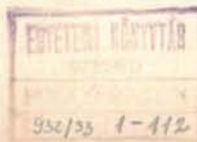
Megnyit a Királyi Magyar Automobil Club Vívótorna- és boxterme. A kitűnően felszerelt hatalmas terem az Apponyi tér 1. alatt lévő társalkodó és olvasótermekhez kapcsolódik, külön fürdő- és öltözőhelyiséggel. A sportszoba mindenkor díjmentesen áll a tagok rendelkezésére. Abban az esetben, ha megfelelő számú jelentkező lenne, úgy a Fodor-féle iskola vezetése mellett még külön tanfolyamokat is fognak tartani. A külön tanfolyamokra jelentkezni lehet a titkárságnál.

Az új angol közlekedési rendelet. 1930 december elsején de legkésőbb 1931 január elején életbelép az új angol közlekedési rendelet. A Királyi Automobil Club kiadásában már megjelent egy kis füzetke, melyben a rendelet fontosabb tudnivalói össze vannak foglalva. Az összes járművekre vonatkozólag eltörölték a sebesség korlátozást, (kivételt csak a vontató járművek képeznek) bár a zárt helyiségeknek meg van adva a jog arra nézve, hogy a gyorsaságot 16 kilométerig korlátozzák. Veszélyes és kíméletlen vezetésért a büntetéseket jelentősen megszigorították. Az elsőért négy hónapi fogsázbüntetés és magas pénzbírság, míg a másodikért ugyancsak érzékeny pénzbírság van előírva. (A kíméletlen vezetés fogalmát még csak nem is ismeri a közlekedési rendeletünk.) Vezetői jogosítványt motorkerékpárosok 16, úrvezetők 17 és foglalkozásszerűen vezetők 21 éves koruktól felfelé kaphatnak. Azok a motorkerékpár és foglalkozásszerű vezetők, akik a rendelet életbelépése előtt hat hónappal kaptak vezetői jogosítványt és közlekedési kihágásért büntetve nem voltak, jogosítványukat megtarthatják. A rendőr kívánságára minden vezető köteles a jogosítványt előmutatni. Abban az esetben, ha azt esetleg otthon felejtette, úgy öt napon belül köteles az általa választott rendőrállomáson bemutatni. A vezetői jogosítványt kérők semmiféle vezetési vagy egészségügyi vizsgálatnak nincsenek alávetve, pusztán kötelesek egy nyilatkozatot adni az egészségi állapotukról. Epileptikusok, rossz szeműek, szemüveget használók, jogosítványt csak orvosi vizsga alapján kaphatnak. Azok az egyének, akik betegségük dacára, már hat hónapja vezetnek kocsit és betudják bizonyítani, hogy a közönségre nézve ebből veszély nem származott, a vezetői jogosítványukat megtarthatják, de megadatik a jog a hatóságoknak, hogy ilyenektől vezetői vizsgát követeljen. Színvakság és sükettség nem képeznek akadályt. Az új közlekedési törvény előírja, hogy a járműtulajdonos köteles balesetbiztosítást kötni egy harmadik személy részére. A fekete fuvart, mint büntetést, míg a helytelen parkirozást, továbbá az egyéb rendelkezések megszegését, mint kihágást kezeli a rendelet.

Felelős szerkesztő és kiadó: DE V A N I S T V Á N.

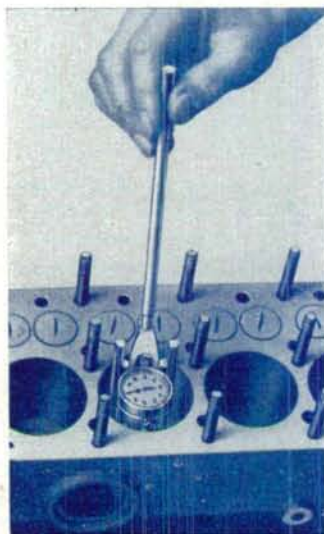
Szerkesztőség: Budapest, V., Visegrádi u. 10, I. 4.

Közlekedési nyomda (Pless Gy.) Budapest, V., Visegrádi-u. 2.



A hengerfurat-mérés fontossága.

Mint ismeretes, az autómotor üzeménél a hengerfurat és a benne mozgó dugattyúnak helyes működésén alapozik részben a tüzelőanyag tökéletes kihasználása. Tehát mindenképpen arra kell törekedni, hogy a hengerfuratban a tágulás szempontjából helyesen megállapított hézaggal fusson a dugattyú. E szempont figyelmenkívül hagyása a kompresszióvégnyomás csökkenését és oly égéstermékek távozását vonja maga után, amelyek egyébként még tetemes munkát végezhettek volna. E hiányok jelentékeny üzemanyagfogyasztásban mutatkoznak. Igen fontos volna tehát könnyen kezelhető, egyszerű kissúlyú henger-furatmérőt használni, amellyel minden kétséget kizáróan a furat



állapotát meg lehet állapítani, nehogy a furaton keressük a hibát, mikor az esetleg ép és egészséges. Az eddigi furatmérők kétségtelenül beváltak szerkezetileg, azonban nehézkes kezelésük miatt csak műhelyekben lehetett főleg használni. Közelfeküdt tehát a gondolat, oly henger-furatmérőt szerkeszteni, amely úgy alakjánál, mint súlyánál fogva, könnyen kezelhető, amellyel egyszerű és pontos legyen. Mindezen tulajdonságokat megtaláljuk a *kis Subito* henger-furatmérő készüléken, amelyet Hahn & Kolb stuttgarti cég hoz forgalomba. E készülék méreteinél fogva mondhatni olyan, hogy zsebben is hordható, úgyhogy az üzemben ellenőrzéseknél, szakértői felülvizsgálatoknál, kényelmesen és gyorsan lehet vele dolgozni pontos eredményekkel. A henger-furatmérő ebben a formájában és szerkezetében kétségtelenül minden autóval foglalkozó szakembernek nélkülözhetetlen szerszáma lett. Mellékelten bemutatjuk a *kis Subito* szerkezetét és a mérési eljárást, amelyből azonnal látható a szerkezet egyszerűsége és gyors működése. A készülék a közismert mérőórával van felszerelve, amellyel $\frac{1}{1000}$ mm pontossággal lehet leolvasni és $\frac{1}{2}$ század millimétert jól megbecsülni.

E készüléket

BALOGH ARTHUR okl. gépészmérnök
 Budapest V. Lipót körút 27. Telefon: Aut. 295-39.
 hozzá forgalomba és mindenkor raktárról kapható.



SINGLE ←
DOUBLE ←
VOLTOL ←

speciális

SHELL

TÉLI AUTÓOLAJOK

Az árban is verhetetlen világrekorder



STABILITÁS

Az F. N. gépek speciális villája, mélyített súlypontja biztosítja annak a stabilitásnak, mely az F. N. gépeknél köztudomássá vált.

350 kcm sv. P 1375.—

500 kcm ohv. P 1850.—

HALMOS TESTVÉREK BUDAPEST, V. SZABAD-
 SÁG-TER 7. T. 159-93

GRÄF & STIFT

automobilok vezérképviselője:

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

Aki

már egyszer

javította

motorkerékpárját

Burghardtnál,

az mindig oda viszi,

mert becsületes, komoly

és szakszerű munkát végez

Ez többet mond minden dicsérő szónál

Budapest,

VI. ker., Kazár-utca 10. sz.

Úrvezetők! Hölgyek!

Viktória

autószakiskola

*egyetlen az országban, ahol okleveles gépészmérnökök tanítanak mindenkit **egyénileg**, kívánsága szerinti időben. Vezetések legmodernebb autókon 300 kilométeres gyakorlattal. Az autó mechanikai működése 5000 mtr. **Filmen is** csak itt nyer bemutatást. Tájékoztatót készséggel küld:*

Viktória

autószakiskola

Vörösmarty-u. 53. — Aut. 213-90.

Derseny- és fiszteletdíjak

*Mindennemű ezüst-
tárgyak legszebb ki-
vitelben, legolcsóbb
árban.*

Az ország legtöbb sportegyesületének szállítója

TOCH MANÓ, arany-
ezüstműves

Budapest, IV., Városház-utca 16.

(Saját műhely)

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