



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: Csokássy István

Cím: Nyilatkozatok az automob.
világról

Forrás: Nemzeti Ujság

Osztályozás

Tárgy

385.87

Hely

Idő

"1925"

Személy

Nyilatkozatok az

automobilizmusról 5. 1. 10.

A magyar motor- és karosszéria-ipar — dacára a nagy külföldi konkurenciának — napról-napra nagyobb tért hódít és a hozzáértők meggyőződése szerint törekvő munkával rövidesen nemzetközi viszonylatban is előkelő pozíciót fog magának kivívni. Munkatársunk felkereste a szakma közismert nagyságait, vajjon ők mit szólnak a mai helyzethez és milyennek látják a jövőt!

A Neuschloss-Lichtig repülőgép- és karosszériagyár Rt.

vezérigazgatója, Lichtig Géza európai hírgyáráról a következőket volt szíves elmondani:

— Dacára a mai nehéz pénzügyi és gazdasági helyzetnek, a gyár hosszú időre el van látva megrendelésekkel. Alig van ma már Budapesten számottevő képviselő, amely (legalább részben) ne nálunk fedezné szükségletét. A karosszériákat illetőleg csak ár tekintetében vagyok barátja a tömegmunkának, kiállításban azonban nem. Magyarországon különben sem örvend nagy keresletnek az úgynevezett *seria karosszéria*. Üzememben minden darab a legnagyobb gonddal, tisztán kézimunkával, a legkiválóbb anyagok felhasználásával épül. A külföldi behozatal vállalatunkat egyáltalában nem érintette, mert hisz ma már konkurencsképesek vagyunk és nemcsak ár, de minőség tekintetében is felvesszük a versenyt a legelőkelőbb külföldi karosszéria gyárakkal. Bizonyosága ennek az, hogy az utóbbi időben exportra is dolgozunk. A karosszéria ízem momentán 400 munkást foglalkoztat. Remélem, hogy a repülőgépgyártás is rövidesen kezdetét veheti. A trianoni békeszerződés — mint köztudomásu — megkötötte a kezeinket, úgy, hogy egyelőre csak úgynevezett iskolagépeket gyárthatunk, amelyekből már néhány példányt át is adtunk a magyar kormánynak. A napokban nálam járt Fokker és — amire felette büszke vagyok — a legnagyobb elragadtatás hangján nyilatkozott

(rövid) (Idő) (Két v. fűz.) (O)

a gépeinkről. Különbösen alig mulik el nap, hogy egy-egy előkelő külföldi látogatóm ne volna.

A Magyar Általános Gépgyár Rt.

vezérigazgatója, Horowitz György dr. a következő információt volt szíves adni:

— Az üzletmenettel, bár a mai helyzet súlyos, megvagyok elégedve. Kocsijaink iránt állandó az érdeklődés és különösen a vidék mutat vételkedvet, ami egyrészt arra magyarázható, hogy legújabb típusu kocsijaink kifogástalanok, nagyszerűen bírják a hazai rossz utakat, olcsók és keveset fogyasztanak. (száz kilométeren mindössze 6 kilót). Másrészt a vidék jobban bírja pénzzel. Ma már a világ minden táján fut magomobil. Ausztriában, Németországban, Lengyelországban, Törökországban, Görögországban, Kinában, Japánban egyformán büszkén hirdeti a magyar ipar rohamos fejlődését. Az elmúlt évi versenyeredmények különben alátámasztották jó hírnevünket.

A Club Garage Rt.

igazgatója, Reichmann György a következőkben nyilatkozik:

— Bármennyire is pártolom a hazai ipart, kénytelen vagyok kijelenteni, hogy a szabad behozatal nagyban hozzájárult a szakma fellendítéséhez. A külföldi kocsik, dacára a horribilis vám és egyéb költségeknek, amely cca 50 százalékot tesz ki, mégis mintegy 20 százalékkal olcsóbb, mint az itthon carossált. Ennek, sajnos, az az oka, hogy nálunk oly magasak a munkabérek, (ami természetesen, teljesen indokolt) hogy ez valósággal kényszerít bennünket a külföldre. Produktum tekintetében a hazai karosszéria gyárak ma már felvehetik a versenyt bármely külföldi gyárral és én a magam részéről megvagyok róla győződve, hogy amint visszatérnek a normális állapotok és amikor a kenyér olcsóbb lesz, teljesen melőzhetjük a külföldet. Az üzletbe kezd

visszatérni a verkerings es most mar legalább érdeklődés mutatkozik. Az elmúlt négy hét alatt különben négy kocsit adtam el. Két nyitott Prestot vidékre, egy nyitottat kombinéval a Turul Cipőgyárnak, egyet pedig Lengyel Menyhértnek. Ennek az eladása érdekes lefolyásu volt. Lengyel miután végig próbálta a Pesten képviselt összes márkákat, mindenkitől gondolkodási időt kért. Melyiket szeressem? — löprengett. Az autókereskedők pedig jártak a nyakára szakadatlanul. Az én elvem az, hogy a jó vevő visszatér, tehát nem forsziroztam az ügyet. Közben színrekerült a Waterloo csata, melynek egyik jelenetében Lengyel Menyhért ép úgy gondolkodik mint én, tudniillik ő is azt mondja a darabban, hogy a „jó vevő visszatér”. Vártam. Egy nap tényleg megjelenik Lengyel, éppen akkor, amikor a kocsit (melyet ő már kiszemelt) az üzletből kitöltik. Mi az, eladták? — érdeklődött meglepődve. Még nem, most

mutatjuk be a vevőnek, volt a válasz. Erre azonban már nem került sor, mert néhány percen belül perfect volt az üzlet. Bucsuzás közben megkérdezte Lengyel, hogy időközben miért éppen én nem kerestem fel. Azért, kedves jó uram, — válaszoltam — mert ön is azt mondja, hogy a jó vevő visszatér. Tehát biztos voltam, hogy önt viszontlátom...

A Király Automobil Rt.

igazgatója, Dobrovay Dezső így nyilatkozik az amerikai kocsikról:

— Az utóbbi időben a vidék a nagyobb fogyasztó és különösen a Buick örvend nagy szimpátiának. Eben a pillanatban mindössze egy Buick—Limousine van raktáron, de utban van 10 drb nyitott és 8 drb csukott kocsit, amely néhány napon belül itt van. Nagy baj, hogy a külföldi gyárak nem adnak hitelt. Nekünk minden egyes kocsit előre ki kell fizetnünk. A magunk részéről mindent megteszünk,

esőfői hogy megkínnyítsuk a vetelt és a legtöbb esetben hat havi, sőt ennél is kedvezőbb részfizetés; feltételek mellett adjuk a kocsikat. Most érkező kisebb és nagyobb kocsijaink mind 6 hengerek. Jön ezenkívül 3 Cadillac is. Rövidesen megérkeznek kis 2 üléses Opel-kocsijaink is, ezek hihetetlenül olcsók lesznek. Hogy az olvasó fogalmat alkothasson az amerikai méretekről, megjegyzem, hogy a General Motors Company, amely a Buickot, Cadillacet, Chevroletet stb. gyártja, 97.000 munkást foglalkoztat és az elmúlt évben 223.000 új kocsit gyártott és adott el.

A Bárdi József cég

gyenge üzletmenetről panaszkodik, pedig gyönyörű kocsijai vannak. Most szállított le a Lichtiggvár egy nyitott meggyipros, aranyvonalozásu Voisint, ami egyenesen szenzáció. A cég nemrégiben megkapta a Matchless-, Essex- és a Hudson-kocsik képviselőt, amelyekből egy-egy példány már ott díszleg a Kossuth Lajos-utcai salonban.

Steinitz Ernőnél

már mozgalmasabb élet fogadja a belépőt. Az üzlet tele van kocsikkal, de már mind talált gazdát. Olyan jól megy az üzlet, hogy f. hó 15-én ismét új szállítmányért utaznak Milánóba. A transporttal egy 6 hengeres Alfa Cabriolette (még itt sincs, de már megvette Géza Imre dr.) az első 4 hengeres nyitott Alfa, egy 6 hengeres nyitott Alfa és egy darab Diatto—Cabriolette carrosseriával jön fel. Az elmúlt négy hét alatt 3 darab Alfa Romeot adtak el, amik közül egy supersport volt. A kocsik kizárólag Lardomobil olajat használnak, ami egy magyar cég specialitása. Nyugati mintára érdekes ujitást vezetett be Steinitz. Minden kocsin egy komplett mentőládika van, amelynek részeiben a karbolviztól a xeroforin-gázg minden megtalálható. Érdekes, hogy a kereskedőknek eddig ez az „ujítás” nem jutott eszükbe, holott külföldön enélkül

kocsi el sem indul. Baleseteknél nagy-szerű szolgálatot tesz.

Mulasztást követnének el, ha a legjelesebb sportlady nyilatkozatát kihagynók.

Somogyi Nusi

a Blaha Lujza-színház öltözőjében fogadta munkatársunkat. Kék selyemmel kárpitozott öltöző, haboskörös berendezéssel, hatalmas tükrökkel. A falon rengeteg kép, melyek közül a belépőnek azonnal szemébe ötlük a művész az olaszok és az Astoria karosszériagyár büszkesége. Somogyi Nusi legújabb és legszebb kocsijának fényképe. Szaknyelven: *Type grand luxuriens Doublephaïton Alfa Romeo*. Pompás vonalvezetésű, négyüléses, gyöngyszürke, fekete lakkbőr kárpitozású spitzkühleres kocsi. Díszkrét, elegáns és mégis olyan, mint egy szörnyeteg, amely szinte félelmet gerjeszt a gyalogjáróban. Érdeklődésünkre a művész elmondja, hogy a gyöngyösi ország-uton Alfa-jával 138 kilométeres sebességet ért el (pedig még akkor nem volt karosszálva!), amelyet fokozni is tudott volna, ha közben a soffőr nem szól hozzá.

— Városban nem vezetek — mondja lenézően —, mert az csak kinlódás, ellenben ha kitérünk a szabadba, alig várom, hogy a volánt mellett ülhessek. Amennyiben megvalósításra kerül a KMAC programja, részt veszek az általuk rendezendő 3 napos turán, remélem, hogy nagyobb szerencsével, mint az őszi svábfelgyi versenyben.

— Mivel művész nő úgy változtatja a kocsijait, mint senki más a földtekén, méltóztassék megmondani, mi következik ezután? kérdezzük érdeklődve.

— Egyelőre semmi, de ha mégis valami, akkor csak egy Alfa supersport lehet az a masina, amely engem meghódíthat.

Azt hisszük, rövidesen megtörténik ez a hódítás.

Csókássy István