



1924-BEN a detroiti Ford-gyár szalagszerű termelése nagy szenzáció volt. „Elinvult az embrió, az alapváz — írta az akkori Színházi Élet riportere —, és amint továbbhalad a lánc, egyre jobban kialakul a kocsi. Az amerikai ezt taylorizmusnak nevezi. Madách Imre falanszternek álmodta meg.”

Ford gyáraiban ekkor már 72 000 ember dolgozott, naponta 6500 gépkocsit és 550 traktort gyártottak.

*

Az egyik nagy európai versenytárs, a torinói Fiat kocsijait így reklámozták: Fiat! Fiat! La parola della Volonta e della Creazione — azaz: Fiat! Fiat! Az akarat és az alkotás jelszava. — A Fiat latin szó, annyit jelent: Legyen. Ám ebben az összetételben a Fabbrica Italiana di Automobili Torino rövidítése. Az ötven év előtti újságok megírták, hogy 1899-ben készült az első Fiat kocsi, 1900-ban pedig már Fiat nyerte a padovai, bresciai gyorsasági versenyt. Huszonöt év alatt a Fiat-kocsik közel ötszáz nemzetközi versenydíjat nyertek, ott voltak a monzai, a Los Angeles-i versenyeken. Olaszor-

szágban, 1925-ben, Fiat-kocsin közlekedett a király, a római pápa, Fiat-kocsija volt a japán császárnak, a sziam királynak, de kedvelte a márkát Marconi, a szikratávíró feltalálója és két hírneves zeneszerző, Petro Mascagni és Giacomo Puccini.

A sokféle Fiat-típus között a legnépszerűbb volt a kis 501-es és a legújabb 4 hengeres blokkmotor. Hengerűrtartalma 1,48 liter volt. Magasfeszültségű mágnesgyújtás, Fiat-karburátor, fél-elliptikus rugózás, központi olajozás, villamos önindító és a világítás az újdonságai.

*

Budapest 1925-ben szép számmal közlekedtek már automobilon. Többségüket sofőr vezette, ám társasági esemény volt, ha valaki megszerezte a jogosítványt. Fedák Sári és Somogyi Nusi színésznők „képesített” sofőrök voltak. Fedák Sári Cadillac kocsiján érkezett az autóvezetői vizsgára. A vizsgáló bizottság tagjai ilyeneket kérdeztek tőle:

— Mennyi a legnagyobb megengedett sebesség?

— Hol, hogyan kell kitérni, előzni?

Az 1920-as évek elején a világvárosiasodás kamaszkorát élő Budapesten eseménynek számított, ha valaki a „tömegközlekedési eszközökről” — mármint az omnibuszról, a konflisról — átnyergelt a pöfögő gépkocsira. Az egyik legolvasottabb képes hetilap, az akkori Színházi Élet Töf-Töf című rovatában — amelynek rajzos címét is felidézzük itt — hetenként beszámolt az autózás, a gépkocsigyártás, az autósárlás minden eseményéről. Ezekből a sorokból közlünk néhányat, az idei esztendő végén, amikor is több mint fél évszázad távlatából olvashatjuk az egykori friss híreket, nézegetjük a régi-régi képeket.

— Hol kell lassítani?

— Hol nem szabad autóval közlekedni?

— Milyen sebességgel megy az országúton? — kérdezte a primadonnát a rendőrkapitány.

— A legnagyobb! — felelte Fedák. — Ott lehet, ott nincs rendőrség.

Tegyük hozzá:

Az átlagos országúti sebesség akkor 40—50 km volt.

*

A Sváb-hegyen — a mai Szabadság-hegyen — nagyszabású hegyi autósversenyt rendeztek 1924-ben. „Már reggel nyolc órakor a város minden részéből robogó automobilon, berregő motorke-rek-párok és a gyalogló közönség valóságos hada lepte el az Istenhegyi utat és a környékét — adja tudtul a korabeli sajtó. Valóságos divatrevünek is beillett a tarka, hullámozó publikum. A férfiak elegáns sportruhákban, bő köpenyekben, a hölgyek kosztümökben, fantasztikus pepita, tarka sálakkal, szőrmebundában jelentek meg.

Először a motorkerékpárok versenyét tartották meg.

Negyven, részben oldalkocsis motorkerékpár indult, a győztes dr. Feledy Pál lett, az osztrák bajnokot Dirlt is megelőzve Sunbeam motorkerékpárjával.

Hölgyvezetők is indultak: Somogyi Nusi, az ismert színésznő Alfa Róméója futott be elsőnek. Az izgalmas versenyről szóló tudósítás megemlíti, hogy Somogyi Nusi az előző napon tréning közben karambolozott a sváb-hegyi útkaparóháznál, felborult, kocsiját összetörte. Az Astoria automobilgyár huszonnégy óra alatt kijavította az összetört gépkocsit úgy, hogy azon a karambol legkisebb nyoma sem látszott. A versenyen a 36-os rajtszámú Austro-Daimler kocsi a sváb-hegyi szállónál elveszítette egyik kerekéről a gumit, de vezetője ennek ellenére „meglepetésszerű bátorsággal” a célig vezette a gépet. A riadalmat egy kis fehér foxikutya okozta. Jobbra-balra ugrált az úttesten és ugatott. A nézők, „Civil le a pályáról! Vigyék ki!” kiáltásokkal hívták fel a figyelmet a pályát elzáró akadályra. Végül is két lelkes néző megfogta a kutyát és levitte az útról. A sváb-

47

hegyi verseny leggyorsabb kocsija címét egy kétliteres, hathengeres „compressoros” Mercedes vívta ki. A túrakocsik kategóriájában egy Steyr kocsi nyerte meg a versenyt 4 perc 22,3 másodperces idővel.

*

Az 1924-es év nagy eseménye volt a hazai autósok számára az alföld—alpesi túraút. Ötvenhét magyar.

MÁG kocsik innen indultak Szegedre, majd a második napon Keszthelyig tették meg az utat. Innen Graz volt a cél, majd a negyedik, ötödik napon az Alpokon átkelve, Salzburgig jutottak el. Itt megpihentek, és hetednapra a versenyzők berobogtak Bécsbe. A versenygépek ebből az alkalomból kivételesen nyitott kipufogóval szaladhattak. Jól szerepeltek a Magyar Általá-

km, 6—7 liter benzint fogyasztott 100 km-en.

*

És még két 1924-ből származó közlekedési hír:

A rendőrség napirendre tűzte a pesti utca közlekedésének kérdését. „A kocsióttesten szabálytalanul hajtó, ideoda kanyargó teherszekerek és bérkocsik okozzák a legtöbb bajt a gyorsabb járású gépjárművek vezetőinek” — állapította meg nyilatkozatában a fővárosi tanács illetékese.

utak igen elhanyagoltak — közölte Krisztinkovich Béla főtanácsos —, főleg sokat ártottak a nehéz vaskerekeken futó katonai autók. (Mármint az 1914—18-as világháborús események során.) De ennek — mondja a tanácsos — jobb ellenszere van, mint az elzárás. Tessék gondoskodni arról, hogy ezeket az utakat — öntözzék!”

*

„A rendőrség — írja az akkori Színházi Élet Tőf-Tőf című rovata — nagyon szí-



„Így éltek a budapestiek a XVIII. századtól napjainkig” — címen időszakos kiállítást is rendeztek nemrég a Budapesti Történelmi Múzeumban, ahol a húszas évek autóseseiményeiről, autóírók találatunk képeket

osztrák, cseh versenyző nevezett be az 1600 km-es, az akkori időkben hatalmas teljesítményt követelő túrra, amelynek startja hajnali négy órakor Budapesten volt. A Peugeot, Tatra, Austro Fiat, Steyr, Wanderer és

nos Gépgyár mátyásföldi üzemében készült MÁG Magomobil négyhengeres kocsijai, amelyekből ebben az időben Budapesten mintegy 400 darab futott. A nyitott túrakocsi súlya 720 kg, maximális sebessége 75—80

Egy másik újságcikk arról tudósított, hogy a közönség kéri: zárják el a hűvösvölgyi és zugligeti utakat vasár- és ünnepnapokon az autók elől, mert ezek száguldásukkal felverik a port. „Fájdalom, ezek az

vén viseli az autók ügyét. Már az Alagút közepére is — jól beásva a sötétbe — egy rendőrszemmet állított, aki kegyetlenül felírja azokat, akik 4 km-nél nagyobb sebességgel kelnek át.”

Összeállította:

POTOCZKY JÚLIA