

am



autó-motor

XXIV. évf.
1971. X. 21.
Ára: 3 Ft

20



A HUNGAROSZERVIZ ZSIGULI MÁRKASZERVIZE



Budapest IX., Hentes utca 12—14. (Gubacsi út sarok)

Kijelölt vevőszolgálati állomás. 1–2–3-as szemlék. Garanciális javítások.
Karosszériaajavítás és fényezés. Komplex diagnosztikai állomás. Garancián túli javítások.
Autóvillamossági javítás. Mérnöki szaktanácsadás. Szerviz. Minőségi olajok.



**AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT
TEL.: 136-093**

**MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT
KIELÉGÍTÜNK.
KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!**



extra. szuperbenzin



még nagyobb teljesítmény!



Megdöbbsentő kép. Mintha jelképe lenne a hazai baleseti helyzet egyre riasztóbb alakulásának. Az év első nyolc hónapjában 15 228 közúti baleset történt az országban, amelyek következtében csak augusztusig 911-en veszítették életüket. Sok balesetnél egyszerre többen is meghaltak a gépjárműveken utazók közül. És egyre gyakrabban fordul elő az is, hogy felelőtlenül száguldozó ámokfutók a gyalogost, a gyalogosokat a kijelölt átkelőhelyeken gázolják el. Még nem tudjuk, hogy az év másik négy hónapjának fekete krónikája milyen eredménnyel zárul, de az újabb és újabb áldozatokról szóló tudósítások sok jóval nem biztatnak. Egy-egy baleset helyszínének megrázó nyomait hamar eltüntetik. Az autórönsöt elszállítják, a bedöntött falakat felépítik, s az úttestet is gyorsan feltakarítják. De a baleset nyomán értelmetlenül elpusztuló embert nem lehet újrateremtetni. Emléke tovább él és intően figyelmeztet...

EGY MOSZKVAI AUTÓSISKOLÁBAN

Egy iskolaigazgatót Moszkvában nem könnyű elérni, és főleg nem egyszerű dolog néhány órás beszélgetésre felkérni. A szovjet APN hírügynökség kedves munkatársa, *Geraszimova Gálja* azonban sok más riportom mellett ezt is ügyesen megszervezte. Így neki és *Gyanov Mihail*nak, az iskola igazgatójának köszönhetem, hogy személyes élményeim alapján számolhatok be a moszkvai gépkocsivezető-jelölték oktatásáról.

Az iskola, pontosabb nevén a Gépkocsivezetőképző Kombinát igazgatója reggel 9 órakor fogadott irodájában. Már beszélgetésünk első perceiben meg kellett barátkozni a nagy számokkal, mert itt is, mint Moszkvában mindenütt, a méretek, a nagyság, a hatalmas mennyiségek szinte elképzelhetetlennek tűntek számunkra. Évenként közel 10 000 gépkocsivezetőt képeznek ki, ebben a központi iskolában és egy másik kombinátban. A gépkocsivezetői tanfolyamra jelentkezők zöme már az autós "szakmában" dolgozik, kisebb-nagyobb kapcsolata már van az autókkal. Akiket a gyárak, üzemek, garázsok küldenek a jogosítvány megszerzésére, anyagi segítséget is kapnak munkahelyüktől.

Az oktatás tematikája és ideje, úgy, mint nálunk, itt is attól függ, hogy valaki hivatásos gépkocsivezetői jogosítványt kíván-e szerezni, vagy csak amatőrvetetőit (milyen jó kifejezés ez is az „úrvezető” helyett!). Az eltérés nagyon nagy. A hivatásos jogosítvány megszerzéséhez 5 hónapos, reggeltől délutánig tartó rendszeres elméleti és gyakorlati foglalkozásokon kell részt venni a hallgatóknak. Annak ellenére, hogy az oktatást hihetetlen módon szervezték tették és elősegítették a modern technika teljes alkalmazásával, mégis 860 órán keresztül ismerkednek a jelöltek a gépköcsi szerkezetével, szerelésével, javításával, szervizelésével és a közlekedés rendjével. Mindezt 70 óra gyakorlati vezetés követi, mire a vizsgabizottság elé állhatnak. Fantasztikus mennyiségű és mélységű ismeretanyagot kell és lehet ez idő alatt elsajátítani. Az egésznapos

elfoglaltságot jelentő iskola tanulmányi idejére a munkahelyről küldött dolgozók fizetésük 50%-át kapják meg.

Akinek nincs lehetősége a nappali tagozaton tanulni, 8 hónap alatt az esti tagozaton is megszerezheti a hivatásos jogosítványt. Nem tudom, jó kifejezés-e a jogosítvány szó, hiszen az itt végzett hallgatók majdnem szerelői szinten ismerik meg az autót. Az esti tagozat hallgatói a tanfolyam költségeit maguk fedezik. Mihail igazgató részletesen ismertette az amatőrvetető oktatási formáit is. Így tudtuk meg, hogy a nem hivatásos vezetők 100 óra elméleti és 30 óra gyakorlati foglalkozáson vesznek részt. Ez a képzési forma már jóval közelebb van a mienkéhez.

Az iskolára való felvételt egyéb adminisztratív feltételeken kívül természetesen a fiziológiai alkalmasság is befolyásolja. A látás, hallás, szemadaptáció-képesség, szív, vérnyomás és egyéb nálunk is ismert orvosi vizsgálat mellett itt a forgószékkel végzett vizsgálat is szerepel. A szintévesztést nem veszik túl szigorúan. Mint érdekességet említjük meg, hogy süketnémák részére viszont még nem tették lehetővé a jogosítvány megszerzését.

Az iskolába való felvétel a hivatásosok részére 18 évtől 40 éves korig terjed. Amatőröknél természetesen lehetőség van idősebb korban is jogosítványt szerezni, ezt azonban szigorított orvosi vizsgálat előzi meg. A megszerzett jogosítványt mindkét kategóriában — meglepetésünkre — 5 évenként kell orvosi vizsgálatot megújítani. Az újabb orvosi vizsga viszont alig különbözik az elsőtől. A mienkénél arányaiban is nagyobb számú nőjelölttel találkoztunk a hivatásos gépkocsivezetők között, sőt a forgalomban is.

Az iskola igazgatójával folytatott több órás beszélgetés (hiszen minden mondatot kétszer, oroszul és magyarul is el kellett mondani) érdekességeiben és atmoszférájában már eddig is felülmúlta legmerészebb várakozásaimat is. Érthető tehát, hogy örömem csak fokozódott, amikor az igazgató bejelentette: részt vehetek bármelyik most folyó előadáson. Néhány tanár kolléga társaságában személyesen kalauzolt a tantermekbe. Elsőként egy üres, jelenleg éppen fejlesztés alatt álló terembe mentünk be. Belépéskor meglepődtem. Ők is észrevették. A moszkvai grandiózus méretekhez igazodva, valami sportcsarnok nagyságú termet vártam. És helyette egy egészen kis teremben találtam magam. Máris közlik ennek okát: a tanár és a hallgatók elmélyült, szoros együttműködése határt szab a létszámnövelésnek. Legfeljebb 25—30 hallgatóval lehet, még modern eszközök segítségével is olyan kontaktust fenntartani, ami biztosítja, hogy a hallgató tulajdonképpen ne csak hallgató legyen, hanem az oktatás, a tanulás aktív résztvevője is. Ezért lépcsőzetesen emeltek a padsorok egészen meredek szögben, ezért csak ketten ülnek egymás mellett, és ezért van a sok-sok demonstrációs tábla. A táblák átvilágítottak, legtöbbjükön mozgó, változtatható jelzésekkel, melyek az áram, a folyadék, a mozgás útját változásában tudják érzékeltetni.

Az első pillantásra észre sem lehet venni, mennyi mindent be tudnak mutatni egy teremben. Varázsdobozként nyílnak meg a fal szekrények, falburkolatnak tűnő ajtók, és mögöttük egy kapcsolásra működni kezdenek az ismeretlennek tűnő alkatrészek, hogy percek alatt érthetővé tegyék az érthetetlennek képzelt dolgokat.

Már nem merek körülnézni, mert minden más, mint aminek gondolni lehet. A tanári asztal sem a régi megszokott, öreg bútordarab. Az asztal lapja egy helyen kapcsolókat takar, amelyekkel a tanár ábrákat világít ki, nyilakat irányít egyik helyről a másikra, vagy éppen kérdéseket tehet fel egy beállított helyzetről. Az asztal divatosnak hitt első oldallapja táblává változtatható, hogy a tanár szinte a tanulók orra előtt is tudjon írni. Túl hosszú csodálkozásra azonban nincs idő, mert még sok terem van hátra.

Egy valamivel nagyobb terembe lépünk be. Folyik az előadás. A hallgatók körülbelül harmincöt-negyvenen lehetnek. Felállva köszöntenek bennünket. Bemutatkozunk, pár szót váltunk az előadás anyagáról, majd arra kérem az előadót, folytassák az előadást, mintha itt sem lennénk. Néhány mondat magyarázat következik, majd a tanár ki-



Mennyezetig érő beépített szekrénynek is lehetne nevezni a szerkezeti előadóterem berendezését. Egy ajtónyitás — és már is az előadásnak megfelelő „illusztráció” kerül a hallgatók elé

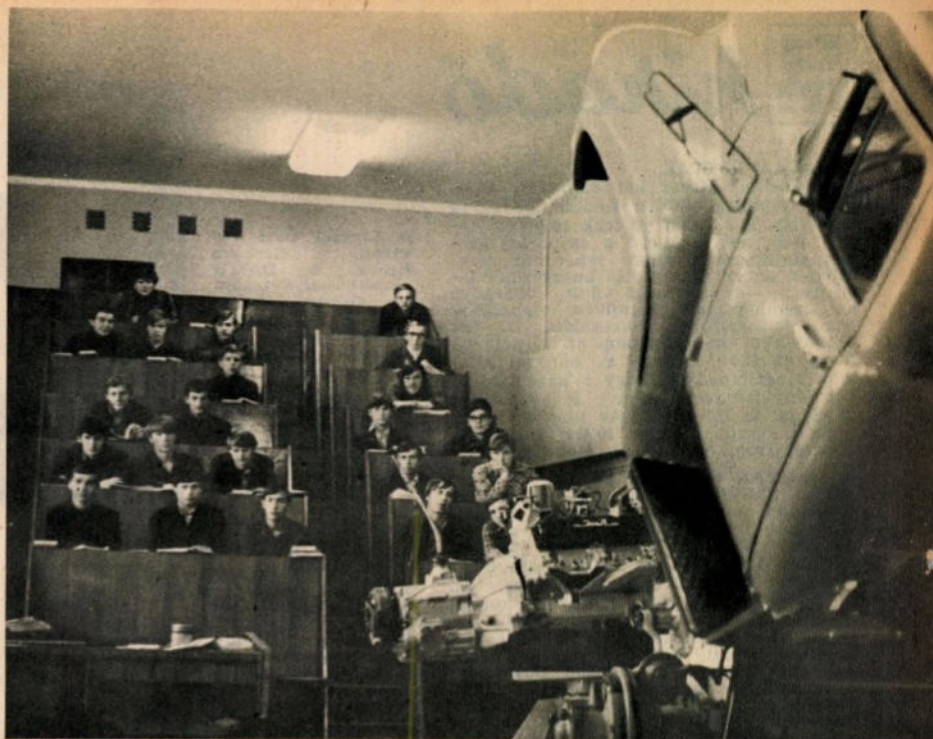


szólítja a hallgatókat, és a tábla előtti ábrán kér választ. Jőmagam felkészülök a fotózásra, és sűrű egymásutánban örökítem meg a látotakat.

Benéztünk még néhány tanterembe, ahol műszaki előadások folytak, majd következett a nagy meglepetés: a Kresz-előadóterem. Itt ugyancsak kisebb csoport volt; erősen emelt, szinte a mennyezetig érő padokkal. Kedves üdvözlések, bemutatkozások, majd az előadó elmagyarázta a vezérlő pultnak látszó tanári asztal működését. A hallgatókkal szemben levő falat teljes magasságában és szélességében átvilágítható, színes ábrák, jelzések borítják. A kapcsolókkal a tanár vezérlő átvilágításukat. Egy sorban közúti szituációkat bemutató képek vannak, melyekben a haladás irányát futó jelzések mutatják. Külön ábracsoport mutatja a közlekedési rendőr lehetséges jelzéseit. A járművek haladási irányát, sorrendjét feltüntető ábracsoport vezérlése azonban nemcsak a tanári asztalról végezhető el, hanem minden hallgató előtt a padban is vannak gombok, kapcsolók. Ezzel lehet és kell válaszolni a tanár képekben feltett kérdéseire.

Észrevettem, hogy a hallgatók között van egy-két üres hely, és engedélyt kértem az előadótól, hogy hallgatóként figyelhessem az órát. Próbaképpen egy kis kérdés-feleletet játszottunk a gombokkal, melyeket, ha nem is a legjobb sorrendben, de végigpróbáltam. Majd itt is az elmaradhatatlan fotózás következett, a legelső padból, majd a legfelsőből. Bizonyítva ezzel, hogy kitűnő rálátást, jó tájékozódást alakítottak ki a remek akusztikájú teremben. Hát-rapillantva, néhány nyílást vettem észre a falon, mire visszafordultam, már zümmögött is az elektromos motor és kifeszítette a filmezéshez, diavetítéshez szükséges gyöngyvásznat. A Kresz-táblák közül néhányat még csak itt láthatnak a hallgatók, de 1972. július 1-től a Szovjetunió közlekedési szabályzatának életbelépésével már a forgalomban is.

A viszonylag kis Kresz-terem után egy magas, nagy terembe léptünk be. Uralkodnom kellett magamon, hogy



A bemutatóterem padsoraiból — akárcsak az egyetemeken — nagyszerűen lehet látni és hallani

csodálkozásomat nehogy szakmai tájékozatlanságnak véljék, de amit itt láttam, minden képzeletet felülmúlt. Két ZIL teherautó volt az előadói rész két szélén elhelyezve. Szemléltető modellek. A differenciálmű, a váltómű, a motor és tartozékai mind felmetszve, de úgy, hogy azért forgásképes maradjon. A gyakorlatot vezető tanár egy kapcsolót fordított el és az egész motor—közlőmű—rendszer forogni kezdett. Halk zümmögést hallottam, majd megláttam, hogy a ZIL egész vezetőfülkéje elől megemelkedik és hátrabillen. Nem volt olyan porcika ezen a modellen, amit látni, mozgatni, működtetni ne lehetett volna. Ugyanezt bemutatták a másik modellen is, de az elsőtől eltérő metszetekkel. Beültem a hallgatók közé. Csodálatos rálátás mindenre!

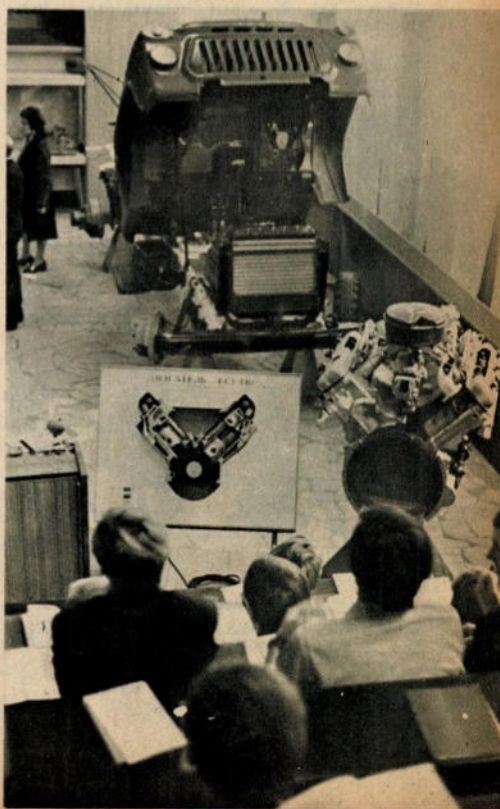
Fantasztikus apparátus a gépkocsi megismertetésére! Önmagát adja az autó! Itt nem lehet az autót nem megismerni!

Különálló modellek, elektromos meghajtású motor, metszetek, plexivel kombinált porlasztók áradata, mozgó ábrák, vetített képek, átvilágított rajzok, szétszedhető alkatrészek, filmen bemutatott műszerek — és

A Kresz-előadóterem falán gombnyomásra átfordulnak az útkereszteződéseket bemutató, kivilágított táblák. A középső soron a lámpa- és rendőrelzések, a felső kockákban pedig a különböző jelzőtáblák világlanak elő. Mindezek variációiból a tanár nemcsak bemutatni, hanem kérdezni is tud. A hallgatók pedig az előttük levő kapcsolók, gombok segítségével válaszolnak. A jobb oldali képen láthatjuk, amint táitosként emelkedik a magasba a ZIL vezetőfülkéje, hogy láttassa a szerkezeti részeket

mindezek mellett a rendszerező, a számonkérő tanár.

Csodálatos élmény volt végigjárni ezt az iskolát! Érezni azt a hallatlan erőfeszítést, amit a jó gépkocsivezetőképzés, a jó szakembernevelés érdekében kifejtettek. Mindezek mellett még a jövőre is gondolnak, mert ami most modern és fejlettnak tűnik, a jövőben megszokottá lesz és hétköznapivá válik. Képzeletük már a „Gépkocsivezetőképző Kombinát” új épületében csapong, ahol 150 tanulógépkocsi fűtött garázsban várja majd a jövő jelöltjeit.



ELHALASZTOTTÁK

a módosított Kresz két előírását, amelyek eredetileg október 1-én léptek volna hatályba. Ezek szerint csak jövő év április 1-től lesz kötelező a csoportos személyszállításra használt teherautó vezetőjének a „D” kategóriás buszvezetői jogosítvány, és akkortól válik kötelezővé az üzemképtelen járművek elakadását jelző háromszögek használata is. (Ez utóbbiakkal kapcsolatban az a helyzet, hogy az idén nyáron az európai államok megállapodtak, hogy a háromszögeket fényvisszaverő, illetve fénykibocsátó anyaggal is bevonják. Az idén már nálunk is készült mintegy 150 000 újfajta jelzőháromszög, de ez nem elegendő.)

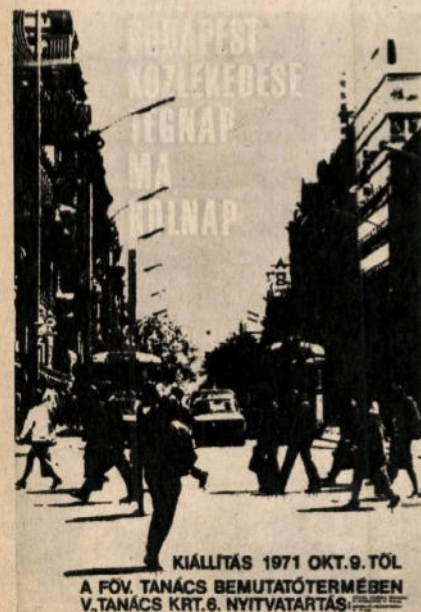
A MAGYAR CUMBERNAULD,

vagyis a Skóciában a világon elsőnek megépített autógyárhoz hasonló lakótelep épül fel a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat elgondolása alapján Kőbánya-Ujhegyen. A terület adta lehetőségeket kihasználva, a telep hosszában keresztirányú gyalogosútvonalat alakítanak ki, és ennek két oldalán helyezik el az üzleteket, szolgáltatóházakat, iskolát, óvodát, bölcsődét és a mozit. Itt tehát csak a gyalogosok járhatnak, a járműforgalmat pedig a keresztirányú utakon bonyolítják majd le. Egyébként Kőbánya lesz Budapest és talán az ország első olyan lakótelepe, ahol kivétel nélkül minden ház alá garázst is építenek.

AZ UTAZÁSI IGÉNYEK

mind kulturáltabb kielégítése érdekében több fontos intézkedést vezetett be a BKV. Így a többi között már a közeljövőben forgalomba állítják az Ikarus új típusú városi autóbuzsát, amely számos konstrukciós változtatás révén lényegesen jobban alkalmazkodik a biztonság és a kényelmet egyaránt szem előtt tartó utazási igényekhez. A már

Fővárosunk közlekedésének a századfordulótól az ezredfordulóig tartó időszakát tükrözi az a kiállítás, amelyet „Budapest közlekedése tegnap, ma, holnap” címmel október 9-én nyitott meg a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatósága. A gondosan elkészített fotók, tablók és makettek révén az egészen közel jövő közlekedésünket formáló tervek is láthatók, amelyeket a hozzászólások, javaslatok és bírálatok igényével mintegy vitára is bocsátanak ott a főváros nagyközönségének. A kiállítás a Tanács krt. 6. alatti bemutatóteremben decemberig tekinthető meg



KIÁLLÍTÁS 1971 OKT. 9. TŐL
A FŐV. TANÁCS BEMUTATÓTERMÉBEN
V. TANÁCS KRT. 6. NYITVATARTÁS.

A Lipcsei Őszi Vásáron Gerhard Broek, a DAMW szakosztályvezetője és Günter Krümmel, a Vásár berlini kirendeltségének vezetője ünnepélyes körülmények között adta át Ardó Pálnak, a Mogyórt képviselőjének és Baldi Sándor főkonstruktőrnek az Ikarus-200 típusú járó aranyérmét



próbaúton levő új típusú városi autóbuzs prototípusát nemrég mutatták be a sajtó és a szakma képviselőinek. A 192 lóerős eredeti motor hűdegindítást és a francia Start Pilot-rendszerrel javították. A hidromechanikus nyomaték-váltó megkíméli a buszvezetőt a fordulónkénti 150-200 esetben is igényelt kuplungozástól. A hagyományos kézféket Knorr-rendszerű rugóerőtárolós változat pótolja. Ez jóval biztonságosabb, ugyanis az autóbuzsát mindaddig nem lehet elindítani, amíg a fék-levegő rendszer és a gumirugók nincsenek levegővel feltöltve. A panhardrudakkal kitámasztott tengelyeken nyugvó felépítményt légru-

gózás kapcsolja össze. A kocsira jóval könnyebb felszállni, s a belső térből is eltűnt az idősebbeknek különösen sok bosszúságot okozó emelvény. A régi lenyitható ablakokat tolózáras korszerűbb megoldásokkal váltották fel.

AUTO-HŰTŐSZEKRENYEK

gyártását kezdték meg a kivezi villamos háztartási gépgyárban. A hűtőszekrény űrtartalma 13 liter, súlya 8 kiló. A négyzetletes műanyag szekrény felső részén helyezték el a hűtőmotort, amely az autó akkumulátorától kapja az áramot. Az új készülék az ellenőrző kísérletek során sikerrel kiállta az országúti megpróbáltatásokat.

SPORTHÍREK

KI AKARJA LEGYŐZNI Simont, Závornyit? Mindazok a huszadik életévüket be nem töltött, motorkecpárvezetői jogosítvánnyal rendelkező fiatalok, akik tehetséget éreznek a crossversenyezés iránt, megpróbálhatják képességüket. A Zalka Máté MK október 23-án 14 órától kezdve tehetséget kutat a Farkasvölgyben. Jelenkezni lehet a próba helyén.

A VILÁGHÍRŰ OLASZ BENELLI GYÁRAT nem az amerikai Ford, hanem az ugyancsak olasz Tomaso cég (amelynél a Ford érdekelt) vásárolta meg. Ezt a bombát követte egy másik, amikor a Bennelli (Tomaso) versenymenedzsere csillogászati összeget kínált fel Agostininek, hogy 1972-ben nyergeljen át Benellire. Ago köszönettel lemondta e ritka ajánlatot — közli az NSZK-ban megjelenő „Das Motorrad”.

NAGY NYÜZSGÉS kezdődött a motorkecpár GP versenyzőinek körében, miután híre terjedt, hogy a japán Yamahagyár valamennyi szülő géposztályban

indítani kívánja új versenymotorjait. (E kétüteműek szívórendszere új — nem forgótárcsás. Az 500 kcm-es motornak előreláthatólag négyhengeres, négyütemű blokkja lesz.) Az istálló első versenyzőjének a 350-es és 500-as kategóriában a kilencszeres világbajnokot, Mike Hallwoodot akarják megnyerni. A japánoknak le kell mondanuk Hallwoodról, ugyanis John Surtees igényt tart honfitársára, akit a Surtees Forma-1 torpedóban akar versenyeztetni. Ezen kívül a Benelli cég is ajánlatot tett Hallwoodnak. Annyi már bizonyos, hogy a Yamaha-csapatnak a finn Saarinen tagja lesz.

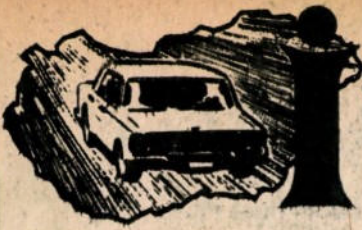
A FORMA-1 VILÁGBAJNOKSÁG utolsó futamát az USA-ban a francia Cevert (Tyrrell-Ford) nyerte Siffer (BRMF) és a svéd Peterson (March-Ford) előtt. A világbajnoki cím a skót Jackie Stewarté, aki Tyrrell-Ford kocsiján 62 ponttal rendelkezik — 2. Peterson, 31 — 3. Cevert, 26 — 4-5. Ickx és Siffert, 19 — 6. Fittipaldi 16 pont.

Tallózás a világsajtóból

A svájci Arbeitsgemeinschaft Strassentransport figyelmeztető akciót kezdeményezett hivatásos autózvezetői körében. A „Könnyítse meg az előzést!” jelszóval indított akció szervezői abból indultak ki, hogy a teherautók — bár a szabályok értelmében kötelesek jobbra tartani — mindenképpen akadályozzák a kútlásban a mögöttes személyautók előzni óhajto vezetőit. A teherautó vezetője azonban elősegítheti az előzést azzal, ha irányjelzőjével jobbra jelez. Nyílt pályán, ahol jobbról nincs belátható betorkolló út, az ilyen jelzés egyértelműen nem irányelvért, hanem udvarias gesztust jelez. Körülbeül így fogható fel: „Megítélésem szerint az előzőnek nincs akadálya, jobbra tartok, nem gyorsítok, tessék menni”. Ha ez az udvarias gesztus elterjed, minden bizonnyal csökkenni fog a kockázatos előzések száma — vélik az akció szervezői. (Strasse und Verkehr)

Színes betont állítanak elő a szovjetunióbeli Bratszkban. A kutatóknak és a technikusoknak sikerült a szivárvány minden színében betont előállítani. Előnyük, hogy nem szívnak magukba nedvességet, nem porosodnak és nem szennyeződnek annyira, mint a korábbiak. A bratszki betonműben most folynak az előkészületek a kísérletek folyamán előállított betonlapok nagyüzemi gyártására. (Wochenpost)

Sötétedéskor önműködően bekapcsolja, hajnalban pedig kikapcsolja az autó parkolófényét egy újfajta elektronikus parkolófény-kapcsoló, amelyet az NSZK-ban hoztak forgalomba. Úgy építik be a karosszériába — lehetőleg a szélvédő elé —, hogy csak a fotócella látható. Különböző feszültségű (6 és 12 voltos) változatai kaphatók, a maximális kapcsolási teljesítménye 10 watt. (Auto-Markt)



smérd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

36

Hatvanba érkezve, még a felüljáró előtt térjünk le jobbra a Salgótarján felé kanyarodó, jó állapotban levő 21-es betonútra. A korszerűen megépített, jó vezetési útú műút majdnem mindenütt a községek érintése nélkül halad. Az utóbbi időben azonban az útmenti községek egyre inkább „benőnek” a műútba, s ezáltal csökkentik a közlekedés biztonságát. Utunk közel párhuzamosan halad a Hatvan—Salgótarján vasútvonallal és a Zagyva folyóval, mely utóbbi egyben — egészen Kisterenyéig — két hegység választóvonalául szolgál. Tőlünk jobbra a Mátra, balra pedig a Cserhát vonulata teszi változatossá utunkat.

Hat km után, jobbra a Mátravidéki Erőmű robusztus körvonalai bontakoznak ki. A Gyöngyös melletti Gagarin Hőerőmű után a vidék legnagyobb erőművének sajátossága, hogy a környező bányákban fejtett szén szállítószalagon egyenesen a kazánba jut. Jobbágyiba érve, a Szirák felé jelző táblánál forduljunk le balra. Szarvasgede és Kisbágyon érintésével portalanított és viszonylag jól karbantartott úton jutunk Bujákra — a 21-es műútból 17 km. Buják színpompás — ma már csak ünnepnapokon látható — palóc népviselete méltán kelti fel érdeklődésünket. A hadászati szempontból csekély jelentőségű bujái várból csak a bástyarészek, kapumaradványok és a palotarész néhány boltozatos helyisége maradt fenn. A Tinódi Lantos Sebestyén által oly szépen megénekelte párba — Kapitány György és a Szada-vári Hubiár aga között — itt a vár alatti pácson zajlott le 1590-ben. A vár és közvetlen környéke zárt terület, a táj festői szépsége, a csörgedező patakok, a tiszta levegő, a csend, a jó kirándulási és táborozási lehetőségek azonban bőkezűen jutalmazák a turistákat.

Ugyanezen az útvonalon térjünk vissza Jobbágyiba. Pásztóra a második bekötőúton térjünk el, mert így egyenesen a műemléki templomhoz jutunk. Pásztó a Cserhát és a Mátra közötti völgyben, a Zagyva folyó partján fekszik. Nevét először Anonymus említi: Árpád fejedelem hadai élén itt pihent meg. Ada Sámuel idején a királyi család egy része, sőt maga a király is itt lakott. III. Béla 1190-ben francia mintára, cisztercita apátságot alapított. Erdőtímenye és építményei a török időkben teljesen elpusztultak, s épületeinek maradványait is csak a legutóbbi időkben tárták fel.

Nevezetes műemléke a XIII—XIV. században épült gótikus templom, melyet a XVIII. században barokk

stílusban építettek újjá. A templom egyhajós, nagy, gótikus toronnyal, déli részén a gótikus oldalkápolna bejárata előtt találjuk a „szegények egyházának” nevezett előteret. A szegények itt gyülekeztek s türelmesen, alázatosan itt vártak a „kegyúr” nem éppen bőkezű alalmazására. A templom műemléki szempontból legértékesebb része az előtérből nyíló oldalkápolna. Csúcsíves ablakai és üléskülkői nemes egyszerűségről tanúskodnak. A kápolna keleti oldalán levő kétféle gótikus ablakok felül igen értékes kőröszával záródnak (képünk).

A templomtól jobbra 50 m-re találjuk az 1720 körül épült barokk kastélyt, mellette pedig a romkertet. A kastélyban kis kiállítás szemlélteti a helybeli ásatások és leletmentések eredményeit.

Zsigmond király uralkodása idején Pásztó már fürdővel dicsekedhetett, amely kellemes vizű strandfürdővé átalakítva várja a hideg víz kedvelőit. Utunk vezessen Hasznosra. Maga a község a Kövecses patak — medrében igazán szép formájú kavicsokat gyűjthetünk — völgyében helyezkedik el. Érdekes műemléke a XV. századi alapokon épült, alacsony kőfallal körülvett templom. A falu utolsó házában az egykori várhoz tartozó, kereszt alakú pincerendszerű talájkút, melyet a helybéli tsz borospinceként hasznosít. A fellegvárból csak száznál, alig felismerhető romok láthatók, a palota épületéből azonban 8—10 m magas falak maradtak az utókorra. A vár magvát egy vékony falú, ötszögű torony képezte. 1552-ben kardcsapás nélkül került a törökök kezére, később többször gazdát cserélt, rongálódott, mígnem a XVII. században végképp pusztulni kezdett.

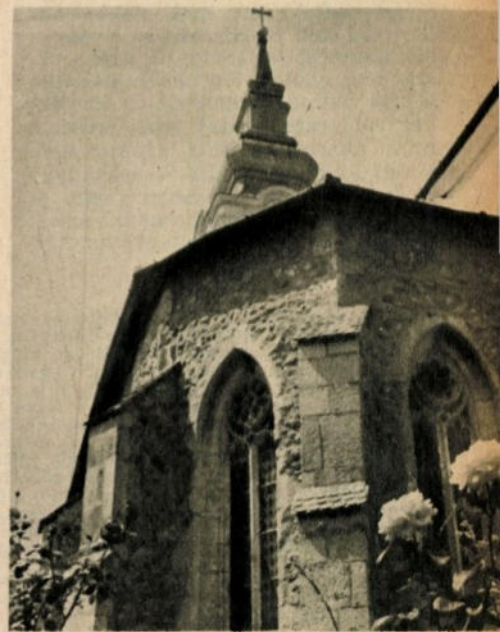
A várromoktól igen szép kilátás nyílik a Zagyva völgyére, és kis izelítőt kaphatunk a Mátra nyugati nyúlványainak szépségéből. A megpihenni vágyó turistákat Ágasvár alatt — Hasznostól Mátrakeresztes felé haladva — turistaház várja, kocsival azonban nem közelíthető meg. A Kövecses patak ragyogó tiszta, de melegnek éppen nem mondható vize igen kedvelt táborozási hely.

Hasznostól hét km-re fekszik Mátrakeresztes, mely az egész ország fakanál-szükségletét ellátja. Tőle 13,7 km-re Mátraszentistvánon találjuk a Mátra híres betyáráról, Vidróczkyról elnevezett csárdát. A növekvő turistaforgalom már régen kinőtte szűkre szabott falait. A névadó hajdani törzsvendégeről, Vidróczky Mártonról szóló

népdalt Kodályt Zoltán „Mátrai képek” című művében dolgozta fel. Egy pillanatra most a Mátra szívébe lopakodhatunk be, teljes szépségével csak a későbbiek folyamán ismerkedhetünk meg. Pásztó érintésével térjünk vissza a 21-es műútra, s haladjunk Salgótarján felé. Nógrád megye központjára már csak két helyen, a Cserhát keleti oldalán fekvő — csak nevében Mátra — Mátraverebélyen, Kisterenyén után állunk meg. Mátraverebély egyik utcája keresztezi utunkat. Itt forduljunk balra, majd a régi műút torkolatánál ismét balra kanyarodjunk, alig 300 m-re találjuk az 1380 körül Verebi Péter erdélyi vajda által gótikus stílusban építtetett háromhajós, támpilléres, nagyméretű templomot — jelentős műemlékünket. A belsejében levő csúcsíves üléskülke a templommal egyidős, a mellette levő gazdag díszítésű üléskülke pedig a XVI. század elején készült. A sekrestyében fejeket, illetve növényeket ábrázoló gótikus gyémántok a XV. század vidékes szobrászatából adnak izelítőt. Kisterenyén Salgótarján vége felé forduljunk jobbra, és hajtsunk egészen a vasúti kereszteződésig. A házakkal szemközt réten kutat talájkútunk. Ez aztán a sofordrócs! Kellemes hideg, kristálytiszta természetes szódavíz. Nem árt, ha a hosszú utunkra némi tartalékot is viszünk e kellemesen szénsavas, üdítő csevicéből.

(Folytatjuk)

(ALMÁSSY TIBOR felvétele)





Cumbernauld dél-nyugati kapujánál. Igazán bizarr ölet volt az építőktől, hogy a Skócia északi táj felé vivő autópályát a város szálloda- és egyben kulturcentruma alatt vezették el.

Almássy Tibor :

Autós szemmel - Skóciában

● Cumbernauld útvesztőiben — és látogatás az Irvine-i Plastic Dip Mouldings gyárban

Abban a helyzetben vagyok, hogy újszólván az alapkövetéleltől csaknem a teljes felépítéséig — a három különböző időpontra eső látogatás révén — nyomon követhetem Cumbernauld-nak, a világ első autós településének városá fejlődését. És most egy kicsit zavarban is vagyok: vajon az előző beszámolóim túláradóan lelkes hangvételét most miként menthetném át ebbe az írásba is. Ezek után jogosan vetődhet fel a kérdés: csalódtam volna? Nos, nem erről van szó. Pontosabban nem egészen erről van szó. De amikor a nyár derekán a felépült Cumbernauld utcáit végigautóztam... Szóval, mint-ha mást vártam volna. Megcsodáltam betonépület-kolosszusait, impozáns lakó- és üzletnegyedeket. Lenyűgözött a többszintű csomópontokba torkolló, onnan szerteágazó, különböző burkolatszínű és különböző rendeltetésű útpályák célszerűsége és szigorú rendje. És mégis — mint külföldi, kétszeresen is — idegenül éreztem magam benne. Beszéltem erről a környékbeli skótokkal is. Ugyanígy vélekedtek. Hja, itt az új városok teremtetek a természet adta nehézségek mellett külön meg kell birkóznok az emberek előfeltételeivel is. Márpedig olyan országban, ahol a hagyománytisztelet, a régi patinás dolgokhoz és helyekhez való ragaszkodás talán erősebb, mint akárhol másutt, igazán nem könnyű a merőben újat — bármilyen jó is legyen az — megszerettetni és elfogadtatni. És Cumbernauld építői valóban merészet és világviszonylatban is újat alkottak.

Voltaképpen miért is nevezik autós városnak ezt a Skócia két nagy ipari centruma, Glasgow és Stirling közé a semmiből előteremtett új települést? E két város lendületesen fejlődő ipara döntően hivatott arra, hogy a munkaalkalmat egyébként oly szerényen kínáló országrészben mind több embernek tudjon kenyeret adni, megélhetést biztosítani. E két város azonban a területi fejlesztése határán csupán munkaalkalmat ad: lakást az újonnan érkezőknek már nem tud biztosítani. Ezért tehát közöttük — mintegy 24 kilométerre — létrehozta egy autóbusszokkal és főleg egyéni járművekkel rövid idő alatt elérhető új települést. De nem csupán a hagyományos peremkerületi, úgynevezett „alvóvárosok” mintájára.

Korábban már megírtuk, hogy a 60 ország építészeit és városrendezőit képviselő Nemzetközi Építész Szövetség „Sir Patric Amercombi” díját Colin Buchanan professzornak és szakértői csoportjának ítélte oda, „Városi forgalom” című tanulmányukért. A díj névadója a Nemzetközi Szövetség elnöke és a londoni egyetem Városrendezési Tanszékének professzora is volt. Ezt a tanulmányt a brit Közlekedésügyi Minisztériumnak készítették és még 1963-ban tették közzé. Céljuk az volt, hogy tanulmányozzák a városi körzetekben levő utak és azokon lebonyolódó forgalom távlati fejlődését, valamint azok befolyását a városok képeire. A díj odaítélésekor a Nemzetközi Szövetség a Buchanan-féle vizsgálatot úgy jellemezte: „Az első komoly kísérlet arra, hogy az autómobil szembeállítsák a mindennapi élet problémáival, ami a jelenkor egyik legfőbb gondja.” Cumbernauld közlekedésének megoldása a Buchanan-jelentés alapján tehát valóban ideálisnak mondható.

A belső városrész — az üzletsorral kiegészített közigazgatási, „finomipari” és kulturális centrum, továbbá a lakónegyed a motoros járművek forgalmától gyakorlatilag teljesen

mentes. A kisebb egységekre osztott épülettömbök ugyan gépjárművel is körüljárhatók, de azon belül már csak a gyalogosok közlekedhetnek. A városcentrumban ez idő szerinti 5000 autó zavartalan parkolására jut hely.

Meglehetősen uniformizáltak és egyhangúnak tűnik a városcentrumot övező zöldövezeti lakónegyed — tettem szóvá az egyik városatyának. „Igaz — felelte —, de bőségesen kárpótol ezért bennünket az a körülmény, hogy a mi otthonunk, a vásárlási és kulturális igények kielégítésére szolgáló városrész a gépjárműforgalom zajától, füstjétől és minden velejáró veszélyétől mentes”. Valóban, itt a gyalogos sehol sem keresztezi a gépjármű útját. Ugyanakkor a városon belüli csomópontokon sem keresztezik egymást az útirányok: a járműtípusoknak és a forgalmi igényeknek megfelelően több szintben elkülönített útrendszerek vezetnek. Ezeket az „útvesztőket” magam is — többször is — végigjártam. Külön élményt jelentett, hogy az első benyomásra rendkívül bonyolultnak tetsző útrendszerekben a rendkívül világos, egyértelmű tájékoztató nyújtó útburkolati és táblajelzések révén milyen könnyen el tudtam igazodni. Pedig tulajdonképpen nincs is közlekedési rendfőnökük, és az egész városban egyetlen forgalmi jelzőlámpa sem létezik.

Jelenleg mintegy 30 ezer lakosa van Cumbernauld-nak, s ez a szám a város 1985-re tervezett teljes felépítéséig minden bizonnyal még többszöröse emelkedik. És itt nem csupán a baleseti statisztikai számok kedvezőbbek — jóval kedvezőbbek —, mint Anglia más városaiban, hanem az emberek szociális ellátottsága is sokkalta jobb. (Például minden családnak van telefonja, saját garázs.)

Végeredményben tehát a modern kor embere és járműve él és mozog Cumbernauld-ban. Biztonságban, — de kissé tán falanszterszerűen...

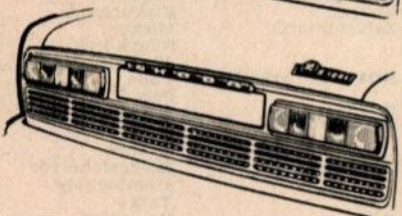
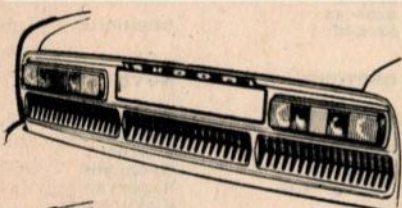
Az autós városról néhány mérföldnyire Robert Burns, a nagy skót költő szülőföldjére, az Ayrshire megyei Irvine városába érkeztem. Mr. McKnight-Thomson, a Plastic Dip Mouldings cég igazgatója meghívásának tettem eleget, hogy az érdekes, úgynevezett meritve préselt műanyagokat előállító üzemet megtekintsem. Gyártmányaikkal ez év tavaszán a Technika Házában rendezett Brit Műszaki Hetek alkalmával a magyar szakemberek is megismerkedhettek. Magam sem hittem, hogy az autóban olyan jelentéktelennek tűnő tartozékok — elosztófeje, transzformátor, sebességváltókar, elektromoskábel-burkolatok, csőcsatlakozások stb. — előállításához ilyen precíz gyártási láncolatra van szükség. McKnight-Thomson az üzem bemutatása során elmondta, hogy a meritett présforma eljárás az egyik leggazdaságosabb módszer a pévéce-présforma előállítására. A különböző gépjárműalkatrészek és tartozékok por, víz és egyéb káros külső hatások elleni védelmét szolgáló műanyagburkolatát bármilyen méretben és bármilyen autótípushoz a prészerszám gyors elkészítésével elő tudják állítani. Megvallom őszintén, hogy a meritő kádak, a szállítószalagos és csapóajtós kemencék között meglehetősen idegenül mozogtam. Azt mindenesetre megjegyeztem az igazgató magyarázatából, hogy készítményeik iránt a budapesti bemutatón az Ikarus-gyár élénk érdeklődést tanúsított. Hozzáfűzte azt is, hogy igen előnyös feltételeket nyújtva szívesen gazdagítanák a hazánkkal kialakult eddigi kapcsolataikat más gyárakkal, esetleg az Autókerrel is a termékeik forgalmazására, illetve licencia alapján akár a gyártási jog átruházására.





Egy újabb

ŠKODA *széria*



A Skoda-100 L, valamint a normál 100-as kivitel fotói és a kétféle hátsó rácszat, illetve az új szellőző rajzai

A Lipcsei Vásár egyik hozzánk is közel álló érdekessége a legutóbb ismertett új Trabant-ülés, a mostani Brnói Vásár pedig a Skoda-modellek néhány módosítását tárta a látogatók elé. Ebből az új szériából már az első hírnökök be is futottak hozzánk, de úgy véljük, még csak igen kevesen találkozhattak a módosított S-100-assal. A normál kivitel szembetűnő változásai egyébként a De Luxe, vagyis az „L” jelzésű 100-as modelleken is láthatók, amelyeknek biztos ismertetője most a hátsó vészharító melletti tagoltabb rácszat (az alsó rajzon), no meg a kocsiküszöbvonalára erősített csillogó fémbetét. Az első ajtók átalakított szellőzőablaka, a hátsó ajtók mögötti szellőzőrács és a réginél jóval praktikusabb fedele tanknyílás valamennyi Skoda-100-as változatnál bevezetésre került, mint ahogy a belső tükör és a napellenző felerősítése is módosított kivitelben található az újabb Skodáknál.



AUTÓSOKNAK



A BION-78 autó-ionizátorról 1970. november 6-án jelent meg lapunkban az első részletes ismertetés. Abból kitudt, hogyan született, hogyan működik — és már akkor feltették a kérdést: mikor lesz gyakorlatilag hasznosítható ez az „izgalmas” újdonság, amelyet a Medicor Fejlesztési Intézete állított elő, hogy elősegítse az autózás biztonságát? Ebben az esetben kérdésünkre viszonylag hamar érkezett a kedvező válasz. A BION-78 már a hazai piacon is kapható. Exportra ugyanis már korábban szállított a gyár, mint ahogy a szerkesztőség autójában is közel egy év óta zavartalanul működik ez a korát megelőző — bonyolult feladatát egyszerűen megoldó, percek alatt bármelyik kocsiba felszerelhető — apró berendezés. A napokban már az Autóker ajánlati listáján is rábukkantunk a BION-78-ra, mint a gépkocsivezető környezetében kedvező ionklímát teremtő berendezésre. A leírás utal arra, hogy a koncentráloképességet növelő, a fűradékonyságot csökkentő ionizátor — amelynek táplálását 6-12 voltos akkumulátor szolgáltathatja — 833 forintért kapható az autós szaküzletekben.

ALÁFEKVŐ-LAP EGY SZATYORBAN

Tudunk olyan autósról, aki Wartburgjának csomagtartójában egy kimustrált paplant hurcolt — szerelőpaplannak nevezte —, hogy adott esetben kényelmesebben dolgozzék a kocsi alatt. Az ilyen, néha elkerülhetetlen munkák valóban megkívánnak holmi aláfekvőt — és nagyon jónak ígérkezik Csöpü István újítása, amelyet már prototípusá fejlesztett a Fővárosi Kézműipari Vállalat. A három összecuszkható részből álló poliészter aláfekvő, szatyorrallal együtt 200 forintnál olcsóbbra tervezett áron kerülne forgalomba. Az apró görgőket sem nélkülöző praktikus újdonságot nemrég a moszkvai magyar árubemutató is nagy érdeklődéssel fogadták, és azóta már az egyik NSZK-beli cég képviselője ugyancsak tárgyalt a több szempontból is előnyösen megoldott, kellő hosszúságú, de összecuszkva kedvezően kis helyet igénylő szerelőlapról.

(R. J.)



ÜLÉSHUZATOKAT

sokkal könnyebben lehet má nálunk találni, mint alapvetően fontos szerkezeti alkatrészeket. Az persze nem baj, ha egyes autósokból nagy a kínálat, annál szomorúbb, ha szélvédő-üvegekhez, gumiabroncsokhoz, lengéscsillapítókhoz — és még annyi mindenhez — alig lehet hozzájutni. Erre gondoltunk, amikor láttuk, hogy a HB autóápolási üzletben (V., Régi posta u. 23. — V., Bárczy István u. 3-5. — VI., Nagymező u. 23. — VI., Népköztársaság útja 15. — VIII., József Krt. 41. — és XI., Bartók Béla út 35.) újfajta, színes külföldi velúrhzuzatok, műszórmebevonatok szinte mindentféle kocsikhoz igazán gazdag választékban kaphatók. És ha nem is nélkülözhetetlen, valóban jó dolog egy hőszigetelő, kellemes fogású huzat a műbőrös ülésen.



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, OKTÓBER 15-ÉN

MOSZKVIC	26 819
POLSKI-FIAT-1300	7 236
POLSKI-FIAT-1500	2 356
SKODA	23 150
TRABANT Limousine	36 090
TRABANT Kombi	4 310
VOLGA	797
WARTBURG Limousine	16 471
WARTBURG de Luxe	12 514
WARTBURG Tourist	1 632
ZAPOROZSEC	2 774
ZASTAVA 750-M	2 106
ZSIGULI (Budapest)	4 618
ZSIGULI (Debrecen)	2 685

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

OKTÓBER 24.	NOV. 8., hétfő
Debrecen	Dabas
Komárom	
Miskolc	
Nyíregyháza	NOV. 10., szerda
Siófok	Szentlőrinc
Szarvas	
Szeged	
OKTÓBER 31.	NOVEMBER 14.
Debrecen	Baja
Erd	Békéscsaba
Kecskemét	Debrecen
Miskolc	Gyöngyös
Nyíregyháza	Kaposvár
Szeged	Kiskunhalas
Zalaszentgrót	Miskolc
	Nagykőrös
NOV. 6., szombat	Nyíregyháza
Keszthely	Pápa
	Pécs
NOVEMBER 7.	Siófok
Győr	Szeged
Gyula	Szentes
Nyíregyháza	Székesfehérvár
	Szombathely
	Tata
	Veszprém
	Zalaegerszeg

Változatlanul sokan kérdezik, hogy Budapesten hol található a használtautó-piac, és mikor tart nyitva. Ezúttal ismét tájékoztatjuk olvasóinkat arról, hogy az Albertirszai úton, a Mezőgazdasági Kiállítás előtti területen ez év július 3-tól megszűntették az autóbörzét. Helyette a XIV. kerületi Bosnyák téren, a piac területén jelölték ki erre alkalmas helyet: minden szombaton 12-16 óráig, vasárnap 8-14 óráig tart nyitva, és autónként 20 Ft helyfoglalási díjat kell fizetni.

A ZASTAVA gépkocsik tulajdonosait

október 1-től bővített karbantartási és javítási kapacitással várja
XI., Bicskei utca 3. sz. alatti típusüzemünk

A bizományi alkatrésraktárral felszerelt üzem karbantartást és nagyobb szerkezeti javításokat, vizsgára való előkészítést vállal.
Ősszel és télen OTP-hitel, előjegyzéses munkafelvétel.



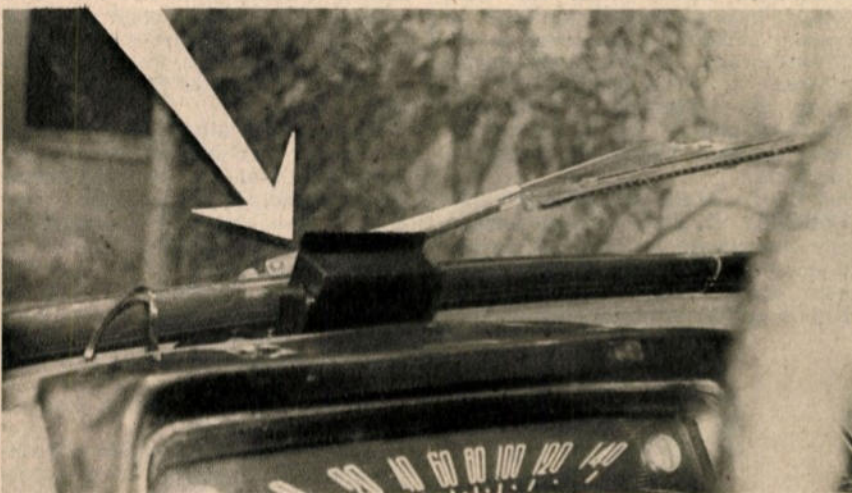
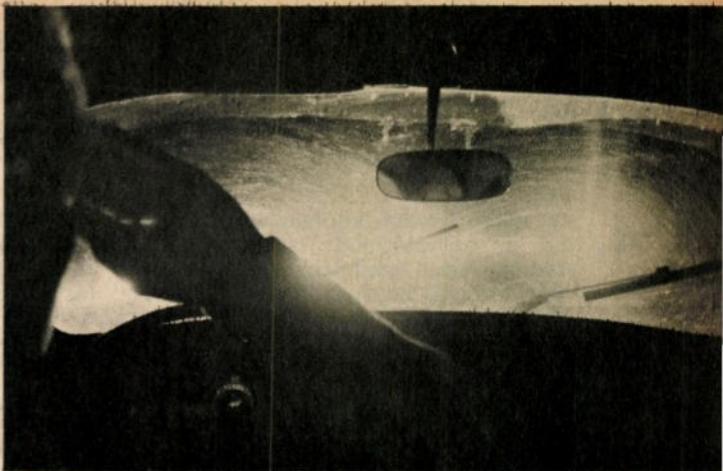
II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT Zastava típusüzeme
XI., Bicskei u. 3. Telefon: 664-727 és 664-264

A z utóbbi időben ismételten hallottunk olyan készülékekről, illetve fényforrásokról, amelyek éjszakai vezetés során elősegítik a jobb látást. Ha egyes külföldi kocsikon megfigyelhetünk is ilyeneket, kipróbálásukra mind ez ideig nem volt lehetőségünk.

A közelmúltban viszont nálunk is kereskedelmi forgalomba került egy ilyen készülék, a francia Société Auto-Alarm „Nox-Guide” nevű gyártmánya. Mivel ezzel kapcsolatban egyaránt találkozhatunk elragadtatott és szkeptikus véleményekkel is, elhatároztuk, hogy ezeket kísérletek alapján alkotunk véleményt a kérdésben.

Maga a készülék egy kisméretű lámpából áll, melynek fényforrása 4 wattos izzó. Leglényegesebb része egy ibolyaszínű színszűrő, melynek hatására a lámpa 3400 és 4100 Angstroem közötti hullámhosszúságú fényt bocsát ki. A lámpát a vezető előtt kell közvetlenül a szélvédő belső oldala mellé szerelni oly módon, hogy a fény a szélvédővel párhuzamosan haladjon.

A gyári előírás háromféle felszerelési lehetőséget említ, nevezetesen a szélvédő alsó, felső és bal szélét. Mind



A NOX-GUIDE LÁTÁSJAVÍTÓ PRÓBÁJA

a három lehetőséget kipróbálva legkedvezőbbnek az alsó szélén való felerősítést találtuk. A felül vagy bal oldalt elhelyezett lámpa sugárzása ugyanis tapasztalatunk szerint tükrözést okoz, főleg az ablaktörő csillogó részein, és ez zavaró lehet. Alul történő felszerelésnél ilyen jelenséget nem észleltünk, bár nem zárható ki, hogy ezen a téren kocsitípustól függően adódnak különbségek.

A készülék működése elvileg azon alapszik, hogy a kibocsátott fény, amely színe és csekély intenzitása folytán nem hat zavarólag, mégis halvány derengést tart fenn a vezető előtt, és így az nem ül vakotságban. Ennek következtében a látás hasonlóképpen javul, mint amikor a televíziót nem teljesen sötét szobában nézzük, hanem amellet egy gyenge fényű lámpát is égetünk. Vezetés közben a kedvező hatás abban mutatkozik, hogy a derengő fény következtében a szem pupillája akkor sem tágul ki teljes mértékben, ha nincsen szemközti forgalom, illetve saját reflektorunkon kívül nincs külső fényforrás.

Szembevilágítás hatására ugyanis a szembogár a fény erősségétől függő mértékben összehúzódik, majd ismét kitágul, amint a fényhatás megszűnik. Ez a tágulás azonban a fentiek szerint csekélyebb fokú a Nox-Guide működése mellett, ami azt jelenti, hogy a pupilla tágassága szűkebb határok között váltakozik. Ilyen körülmények között a szembogár tágasságát változtató izmok kevesebb munkát végeznek, és ennek következtében kevésbé fáradnak el.

Az elméleti megfontolások helyességének ellenőrzése céljából a következő kísérletet végeztük. Teljesen sötét terepen két gépkocsit állítottunk egymással szembe. Az egyik kocsit vezetője tompítatlan országúti reflektorral 10 másodpercig vakított, majd saját világítását teljesen kikapcsolta és bal kezét az ablakon keresztül kinyújtva tetszőleges számú ujját mutatta fel. A szemben álló kocsit egész idő alatt tompított fényszóróját égette. Ebben a kocsiban volt felszerelve a „Nox-Guide”. A huz-

mos kísérlet során stopperórával mértük minden alkalommal az időt, amely az első kocsit fényszóróinak eloltása és a felmutatott ujjak számának a második kocsit vezetője által történt helyes leolvasása között eltelt. A kísérletet több személyvel is elvégeztük, természetesen mindegyiküknél „Nox-Guide”-dal és anélkül is.

A kísérletek eredményének átlagát idealizált grafikonon tüntettük fel. Erről leolvasható, hogy az elvakítás időtartama a kísérlet első 2–3 percében fokozatosan csökkent. Ekkor egy huzamosabb ideig tartó optimális állapot alakult ki, amely alatt a vakítás időtartama a legrovidebb volt. Idáig a két görbe nagyjából együtt haladt. Különbség a 7–8-ik perc körül kezdett mutatkozni, amikor „Nox-Guide” nélkül az elvakítás időtartama erősen növekedni kezdett, míg ez az emelkedés a készülék használata mellett csak kb. 10 perc után és sokkal enyhébb mértékben jelentkezett.

Ezek az eredmények azt bizonyítják, hogy a „Nox-Guide” és más hasonló készülékek a szembevilágítás által okozott vakítást nem akadályozzák meg. A szem kifáradásának csökkentése következtében hosszabb idő után azonban kedvező hatást érhetünk el velük, amennyiben az elvakítás időtartama kimutathatóan rövidebbé válik. Ennek jelentőségét akkor mérhetjük fel teljes egészében, ha figyelembe vesszük, hogy 60 km/óra sebesség mellett másodpercenként kb. 16,6 métert teszünk meg.

A vizsgálatok eredményei és az ezekkel kapcsolatos megfontolások alapján a látásjavító készüléket hasznos eszköznek minősítjük, és figyelmébe ajánljuk mindazoknak, akik gyakran tesznek meg hosszabb utakat sötétben, főleg lakott területen kívül. Felszerelését különösen indokoltnak tartjuk rendszeresen hosszú távon közlekedő autóbuszokban és teherautókban is.

Dr. Dallos György
igazságügyi orvosszakértő

MINDENNAPI BENZINÜNK

Írta: GÁRDOS JÁNOS okl. gépészmérnök,
a Közüti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet tudományos munkatársa

4. Az előző részben körvonalaztuk a laboratóriumi oktánszámmérések eredményeinek azt a hiányosságát, hogy motorbenzinek többhengeres motorokban kifejtett kopogás-ellenállását nem minden esetben jellemzik. Ismertettük, hogy az eltérés okát elsősorban a többhengeres motorok szívócsövében lejátszódó frakcionálódásban és a hengerenkénti különböző benzin-levegő keverési arányban kell keresni.

A laboratóriumi oktánszámmérések viszonylag kényelmes volta és jó reprodukálhatósága arra készítette a kérdéssel foglalkozó szakembereket, hogy a CFR-motort bizonyos mértékig átalakítva, az abban fellépő viszonyokat közelebb hozzák a gyakorlati körülményekhez. Mivel a CFR-motor továbbra is egyhengeres maradt, továbbá a mérés mindig a maximális kopogásnak megfelelő benzin-levegő keverési aránynál történik, a közelítésnek egyetlen módja: olyan módszer kifejlesztése, amely a többhengeres motorok szívócsövében lejátszódó frakcionálódást igyekszik utánozni. Ennek az elvnek megfelelően három nagy kőolajipari vállalat fejlesztett ki egy-egy módszert, amelyek a következők:

— a British Petrol (BP) „Front oktánszám” meghatározása,
— az ESSO-laboratórium „Bled Manifold”, és
— a SOCONY MOBIL OIL „Distribution Octane Number” készüléke.

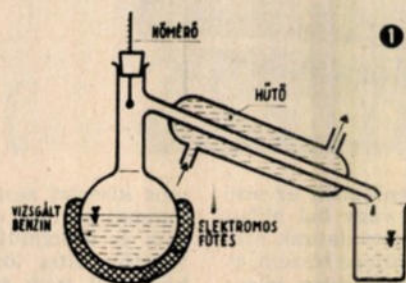
A BRITISH PETROL KÉSZÜLÉKE (továbbiakban BP készülék) lényegileg egy megfelelő méretű lombikból áll, amelybe az előírt mennyiségű benzint töltik (1. ábra). Amikor a lombikot elektromos úton melegítik, az abban levő üzemanyag részei a hőmérsékletnek megfelelően elpárolognak, illetve a hűtő csőben visszakondenzálnak. Az így újra cseppfolyóssá tett benzinszemeket egy mérőedényben felfogják. A desztilláció befejezését vagy térfogat-, vagy hőmérsékletalapon végzik. Ha térfogatalapon, akkor az általában használatos érték 50%, ha pedig hőmérsékletalapon, akkor 100 °C. Tehát a lombikban levő kiindulási benzinemennyiségnek vagy a felét, vagy a 100 °C-ig átdestillált részét fogják fel. Ennek a pártlatnak megméri a Research oktánszámát, amelyet „Front oktánszám”-nak neveztek el. A Front oktánszámot az eredeti üzemanyag Research oktánszámából kivonva kapjuk az úgynevezett „Delta oktánszám”-ot, amely az üzemanyagnak egy igen fontos jellemzője, és annak oktánszámelosztásáról ad képet.

Jele, ha a „vágás” térfogatalapon történt pl. ΔR 50%, ha pedig hőmérsékletalapon, akkor pl. ΔR 100 °C. Magyarországon a hőmérséklet-

alapon (a 100 °C-ig forró részek) történő „vágás” terjedt el, ennek megfelelően az így mért „Delta oktánszámot” az egyszerűség kedvéért ΔR -rel jelölik. A mai modern autóbenzineknel ΔR 100 °C és ΔR 50% között lényeges számszerű különbség nincs, mert a 100 °C-ig forró részek mennyisége általában 50% körül van.

Itt kell megjegyezni, hogy a BP készülékkel a „Front” illetve „Delta” oktánszám mellett még egy igen fontos benzinjellemző mérhető: a benzin „Front” mennyisége is. A „Front”, vagy „könnyű részek mennyisége” a benzin rendszerint 100 °C-ig illó részeinek mennyiségéről ad felvilágosítást. Ez a tényező főleg a gépkocsi gyorsítókésztségét befolyásolja.

AZ ESSO „BLED MANIFOLD” KÉSZÜLÉKE (2. ábra) tulajdonképpen egy „benzincsapda”, amelyet az oktánmotor karburátora és hengerfeje közé építenek be, azzal a céllal, hogy a benzin bizonyos frakcióit fel-



BP KÉSZÜLÉK „FRONT OKTÁNSZÁM” MEGHATÁROZÁSÁHOZ

fogja. A készülék egy hűtőköpennyel körülvett térből áll, amelyen a karburátort elhagyó benzin-levegő keverék áthalad. Ebből a térből a motor felé egy pipa alakú cső vezet, amelybe csak azok a részek jutnak be, amelyek egyrészt eleve megfelelően lettek porlasztva, másrészt eleve alacsony forráspontúak ahhoz, hogy a hűtőtérben ne csapódjanak le. A lecsapódott benzinrészecskék a készülék alján levő szelepen távoznak. Mint a leírás és ábra alapján is kitűnik, az ESSO készüléke tulajdonképpen egy folyamos frakcionálást végez, ezzel utánozva a többhengeres motorok szívócsövében lejátszódó frakcionálódási folyamatokat.

Mint az ábrán is látszik, a készülék nagyon szigorúan szelektál: a motorba zömmel csak az alacsony forráspontú részeket engedi be. A

többhengeres motorokban a főleg könnyű részekkel ellátott hengerek is kapnak nehéz részeket, hiszen azok a szívócsőben lecsapódnak, a hengerekbe valósággal becsurognak. A frakcionálódáson túl ezt a jelenséget is igyekszik követni a **SOCONY MOBIL OIL** módszere (3. ábra), amely lényegében megegyezik az ESSO készülékével, azzal a különbséggel, hogy a folyékony állapotban érkező benzinkeverékek egy részének a benne áthúzódó kis vályú révén a motor felé szabad utat biztosít. Így ez a módszer jobban megközelíti a valóságos frakcionálódási viszonyokat, mint az ESSO berendezése.

Közvetlenül belátható, hogy ezek a módszerek nem képesek minden tekintetben utánozni a járműmotorokban lefolyó jelenségeket. Már csak a frakcionálódás vonatkozásában is komoly eltérések vannak az egyes járműtípusok között, így egyes laboratóriumi készülékekkel (pl. a SOCONY berendezése) vagy eljárással a motorok szívócsövében lejátszódó jelenségek típusonként nem követhetők.

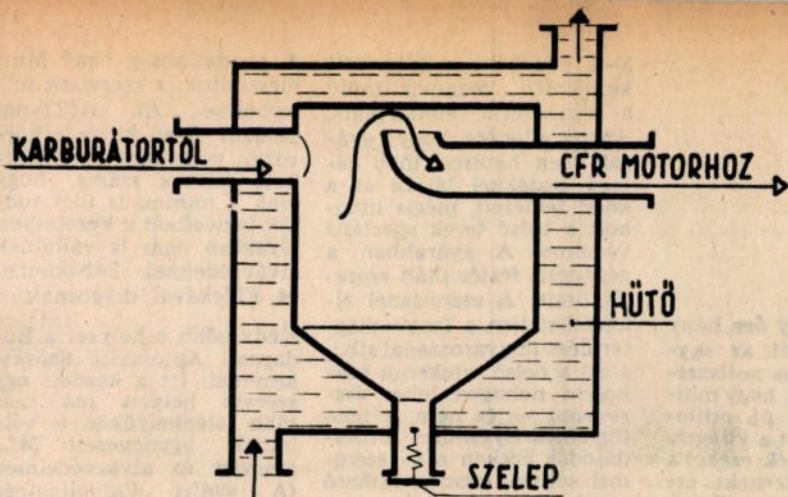
Az eddigiekből a következő tanulságokat vonhatjuk le:

1. Az egyhengeres laboratóriumi oktánszámmérő motorok adott konstrukciójuknál és üzemi viszonyaiknál fogva sok esetben nem adhatnak hű képet a benzinnek többhengeres motorokban tanúsított kopogásellenállásáról.

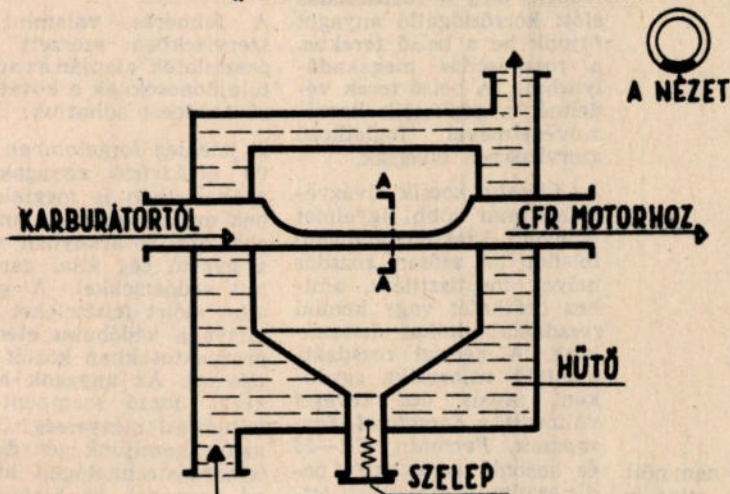
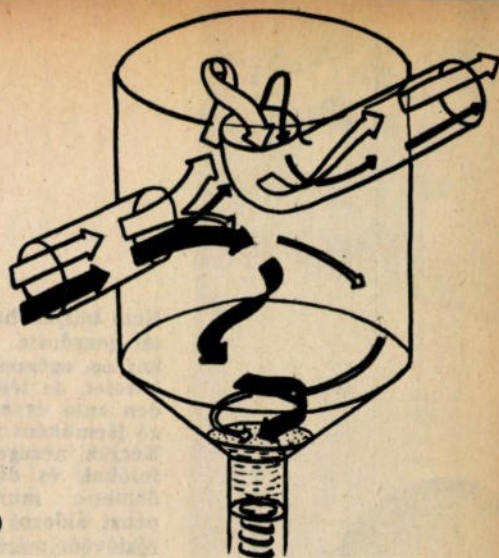
2. A laboratóriumi oktánszámvizsgálatok „megfejtelt” módszerei (ΔR , ESSO, SOCONY) értékes kopogásellenállási jelzőszámot képesek adni, azonban ezek sem mindig jellemzőek a motorbenzinek gyakorlati viselkedésére.

3. Az előző két ok miatt belátható: a laboratóriumi oktánmérési módszerek igen fontosak a gyár és a minőségellenőrzés szempontjából, akkor, ha a benzin összetétele ismert és közel állandó, valamint az összetételt és az üzemi viselkedés közötti kapcsolatot már feltárták. Ezek a módszerek azonban a motorbenzinek minőségfejlesztési munkáinál, és valóságos értékük felmérésénél csak mint másodlagos jelentőségű eljárások jöhetnek számításba.

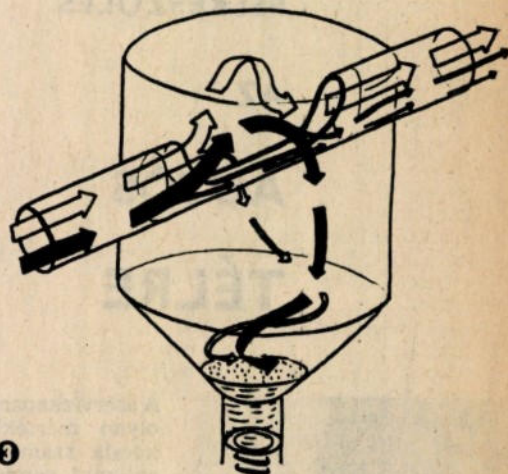
Az előzőekben említett tények arra készítették a kérdéssel foglalkozó szakembereket, hogy olyan új eljárást vagy eljárásokat fejlesszenek ki, amelyek az addig kizárólagosan használt mérési módszerek említett hiányosságait nem tartalmazzák —, annak érdekében, hogy a motorbenzinek gyakorlati viselkedéséről megfelelően objektív képet kapjanak. Ezeknek a törekvéseknek az eredményeként alakították ki az úgynevezett „úti” oktánszámmérési mód-



ESSO „bled manifold” készüléke



SOCONY MOBIL OIL „DISTRIBUTION OCTANE NUMBER” készüléke.



szereket a következő megoldás alapján:

Reménytelen vállalkozás, hogy a sokféle és állandóan változó konstrukciójú benzinmotoroknak megfelelő laboratóriumi vizsgálatokat fejlesszenek ki. Ekkor pedig nem marad más megoldás, mint a legkézenfekvőbb: a motorbenzinek kopogásállóságát ott és úgy kell vizsgálni, ahol és ahogy azokat a motorokat, illetve kocsikat használják.

Ennek megfelelően 1932 augusztusában az egyesült államokbeli Uniontownban 15 érdekelt kőolaj- és autógyártó társaság képviselői több mint 2000 benzinminősítő mérést hajtottak végre 15 gépkocsi felhasználásával. Itt dönt el, hogy bevezetnek egy „úti” oktánszámmérési eljárást, amelyet a Coordinating Research Council (CRC — Kutatást Szervező Tanács) 1932 szeptemberében CRC-F-8C jelzéssel és „Uniontown Method” elnevezéssel elfogadott.

Az eddigieket összefoglalva:

Az autós, amikor a motorjában — a megszokott benzinfokozatot (például szupert) használva — kopogást észlel, rendszerint azt mondja: „Nincs meg a benzin oktánszáma”. Következtetése bizonyos mértékig helyes, azonban gondolnia kell néhány

dologra. Először is a benzinek oktánszáma — kompressziótűrése — nem egy határozott fizikai tulajdonság, hanem függ attól is, hogy milyen körülmények között mérik, illetve használják. Így annak ellenére, hogy a laboratóriumi jellemzők szempontjából — a Research oktánszáma is — a szabványban előírtaknak teljes mértékben megfelel, még nem biztos, hogy a többhengeres motorokban a gyakorlati üzem körülményei között is megfelelő kopogásállósági tulajdonságokkal fog rendelkezni.

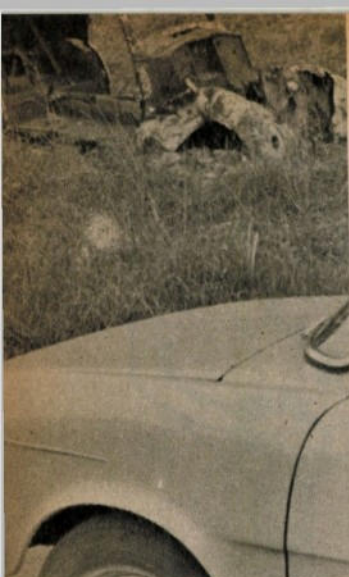
Tájékoztatásul: az ÁFOR által forgalomba hozott benzinek Research oktánszáma rendszerint a névleges oktánszámnál (86, 92, 98) egy egységgel nagyobb. Ennek ellenére az autózásban tapasztalható kopogási tulajdonságaik sokszor nem a legkedvezőbbek. Kivétel az Extra Szuper fokozat, amely ilyen szempontból a követelményeknek jelenleg megfelel. Tehát a benzinek többhengeres motorokban tanúsított kedvezőtlen viselkedéséért nemcsak a kereskedelemben használatos Research oktánszám a felelős, hanem sok egyéb tényező is, amelyeket a vásárlóval műszaki képzés nélkül nem

közölhetnek. A benzinek valószínűségi értékének méréséhez csak az úgynevezett „úti” oktánszámok alkalmasak, amelyek mérési módjának ismertetésére még sor kerül.

Másodszor: az autósoknak gondolnia kell arra, hogy kritikája alapját a benzin és az autó kölcsonhatása képezi. Ezért mielőtt ítéletet mond, járműve állapotával is tisztában kell lennie. Egy-két foknyi gyújtáselállítódás, a motor hőállapotának megváltozása, a benzinszint-csökkenés a karburátorban, vagy részleges dugulás, a gyertyák nem megfelelő állapota és még sok más, aprónak tűnő tényező a jármű oktánszámigényét komoly mértékben növelheti, és esetleg egyik napról a másikra az addig tökéletes üzemet biztosító benzinfokozat „oktánszáma kevés” lesz. Ezekről a motorikus jellemzőkről a későbbiekben még ugyancsak szót ejtünk.

A kopogási hajlamot az időjárás is bizonyos mértékig befolyásolja: a beszívott levegő hőmérsékletének növekedésével a kopogási hajlam rendszerint növekszik, páratartalmának növekedésével pedig csökken.

(Folytatjuk)



Nem tudjuk, hány ósz, hány tél mardosta szét az egykor ép, egészséges acélszerkezetet, de tény, hogy minden autó egykor új, csillogó járműként jött a világra. Kérjük, nézegessék ezeket a fotókat, és döntsenek: érdemes-e munkát, illetve pénzt áldozni autójuk korrózióvédelmére...

FELKÉSZÜLÉS

AZ

AUTÓS TÉLRE



A szervizkapacitás nem nőtt olyan mértékben, mint a kocsik száma, ezért változatlanul gondot jelent: hol és hogyan készülünk fel a téli üzemre. Itt most az alváz és a karosszéria védelmével foglalkozunk, remélve: nem késünk el, ha a hűtő téliesítésére két hét múlva térünk vissza.

A hazai személyautópark két csoportba osztható. Az egyik csoportba az új, vagyis legfeljebb 1-2 éves kocsikat sorolhatjuk, a másik csoportba a régebbi, 2-20 éves kocsik tartoznak. A téli felkészülést is célszerű külön tárgyalni e két csoportnál.

Az új kocsiknál garancia szabja meg, szabad-e külön korrózióvédelemmel is ellátni az alvázat, ezért csak ennek tisztázása, illetve a garanciális idő letelte után fujassuk le az alvázat, és főként a belső részeket.

A belső részek időben történő védelme talán még fontosabb, mint az alvázé, mert ezeken nem lehet látni a rozsdásodás megindulását. Ha a belső tereket — ajtóoszlopokat, küszöbprofilokat — időben látjuk el korróziógátló bevonattal,

3-4 évenként megismételt kezeléssel megduplázható a karosszéria élettartama. Annak ellenére, hogy a gyárak igen hatásos, több rétegű festékekkel látják el a kocsik lemezeit, mégis indokolt a belső terek speciális védelme. A gyárakban a gépkocsit festés után szerelik össze. A szerelésnél elkerülhetetlen a festés megsérülése (csavarozásnál stb.), s ezt a belső tereken a kész kocsin nemigen lehet észrevenni — és nem is igen figyelnek ilyesmire. A rozsdásodás ezeken a — szemmel sokszor nem is látható — sérüléseken indul meg, s terjed el a festék alatt. Ha időben, még a rozsdásodás előtt korróziógátló anyagot fújunk be a belső terekbe, a rozsdásodás megakadályozható. A belső terek védelmét a gépkocsik korrózióvédelmével foglalkozó szervizekben elvégzik.

Az idősebb kocsik alvázvédelme már több figyelmet igényel. Azoknál alapvető feladat az erősen rozsdás helyek megtisztítása, amihez drótkéfé vagy kémiai rozsdáátalakítókat használunk. A kémiai rozsdáátalakítók választéka egyébként tavaly óta keveset változott, a *Ferrofizol*, *Ferropasit*, *Ferrotán*, *CR-25* és hasonló anyagokról pedig az elmúlt szezonban tetűnk már említést.

Milyen alvázvédő anyagot használjunk?

Egy évvel ezelőtt ismertettük az alvázvédelemre alkalmas anyagokat. Akkor azonban még nem állt rendelkezésre üzemi tapasztalat, mert a téli szezonban csak néhány anyagot alkalmaztunk üzemszerűen.

Jelenleg már komoly üzemi tapasztalatok alapján tudunk véleményt mondani.

Az elmúlt év óta néhány anyag felhasználása (pl. a *Tectyl* anyagoké) ugrásszerűen megnőtt. Más anyagok, pl. a *Lobakon* felhasználása állandó maradt. Sajnos, a hazai termékek választéka nem gyarapodott új anyagokkal.

A felhasználók tapasztalatai szerint a garanciális javítások száma egyik anyagnál sem lépte túl a néhány ezrelékes, megengedett értéket. A reklamációk oka is főként abból eredt, hogy gondatlanul „vitték fel” a lemezszerkezetre a jó anyagokat.

A gondatlanság oka? Mint megtudtuk: a szervizek túlterhelése. Az AFIT-nál például olyan kevés a korrózió védelmére fenntartható állások száma, hogy csak a minimális időt tudják biztosítani a kezeléshez. Gyakran nem is vállalnak alvázvédelmet. *Lobakon*nal és *Fidekával* dolgoznak.

Kedvezőbb a helyzet a Budapesti Autójavító Szövetkezetnél. Itt a kezdeti egy szerviz helyett ma már több telephelyükön is vállalnak úgynevezett *ML*-szervizt és alvázvédelmet. (A svájci *Valvoline*-cég *Tectyl* nevű vegyianyagával.)

A felmérés, valamint a szervizekben szerzett tapasztalatok alapján az autótulajdonosoknak a következő tanácsot adhatjuk:

A jelenleg forgalomban levő alvázvédő anyagok a gyakorlatban is megfelelőnek mutatkoztak. Az anyagok ára is arányban van a gyártó cég által garantált védőértékkel. A gyár által előírt feltételeket betartva a védőhatás eléri a prospektusokban közölt értékeket. Az anyagok árán kívül döntő szempont a felhordási igényesség. Csak akkor kezeljünk igényesebb felhordástechnológiát kívánó anyaggal, ha biztosítva látjuk a precíz kivitelét. A *Fideka*, *Lobakon*, *Katepoz* például zsírtalan felületet igényel. Ezeknél megbízható zsírtalanítás szükséges!

Alvázvédelem előtt és után gázolajjal ne mossuk a kocsik alját!

A karosszéria és a krómzott felületek védelme is időszzerű. A karosszériát célszerű polírozni, ez elegendő védelmet nyújt télre. A króm védelmére több anyag használható; az Autókernél és más cégeknél is forgalomban levő anyagok egyaránt megfelelő védelmet biztosítanak. A Budalakk gyárt lehúzható lakot (*Kogél* és *Vinikor* néven). Valószínűleg az Afornál már az ősszel kapható lesz az *Antikorol AU* korrózióvédő paszta, amely felfényezhető.

A következő számban a fagyálló folyadékkal, valamint a hűtőkezeléssel, majd a téli leállás kérdéseivel foglalkozunk.

Dr. Lábódy Imre
tudományos csoportvezető

AZ ANGOL-MAGYAR
AUTÓIPARI EGYÜTTMŰKÖDÉS
KERETÉBEN
AZ
AUTOMOTIVE PRODUCTS
GROUP BEMUTATÓJA:

FÉKEZÉS BLOKKOLÁS NÉLKÜL

A meghívás, amelyet a magyar Autóipari Kutatóintézet igazgatójának aláírásával kaptunk, szeptember 30-ra szóló egy repülőtér melletti próbapályára. Az értesítés arról is tájékoztatott, hogy az Intézet autóipari küldöttsége, amely ebben az évben kint járt Angliában, megállapodott az Automotive Products Company Ltd. vezetőivel egy magyarországi bemutatóról. Ennek keretében érkezett most hozzánk egy olyan Rover 2000-es típus, amelybe Lockheed gyártmányú „Antilok” nevű blokkolásgátlós hidraulikus fékrendszert és egy automata hajtóművet építettek be. A hazai autóipar és autóközlekedés szakemberei előtt megtartott rendkívül érdekes próbák az új fékberendezésen és nem az erőátviteli szerkezeteken volt a hangsúly. A bemutatók igen szemléltetően bizonyították, hogy a csúszós úton nagy sebességgel haladó kocsit is lehet úgy fékezni — kedvezően rövid fékútakkal és csekély pedálerővel —, hogy az a kijelölt nyomvonalról ne térjen el. Vagyis a fékezés során iránytartó marad, illetve irányítható a kocsit. (Ezt meggyőzően példázza egy Hillmann-moddellel végzett próba is — az alsó képen látható felvétel —, amikor fékezés közben a jobb kormányos kocsit vezetője mindkét kezét kinyújtja az ablakon.) Az „Antilok” berendezés a teljes fékezési szakaszon biztosítja, hogy a kocsit nem csúszik meg, kerekei végig gördülve és nem blokkolva fékeződnek, és természetesen nem térnek el a lassulás megkezdése előtti nyomvonalról.

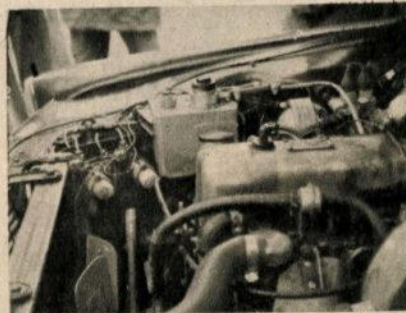
Arról, hogy ma már ilyen kedvező menettulajdonság valóban elérhető, egy külföldön végzett próba leírásával lapunk május 6-1 számában adtunk hírt. A Bendix-Tel-dix-Mercedes ABS (Antiblockiersystem) fékrendszert ismertettük akkor, néhány mérési adattal. Hasonló előnyöket nyújt a most nálunk bemutatott Lockheed szisztéma, amely ugyancsak tartalmaz áramimpulzusokat létrehozó érzékelőket, elektromágneses szelepeket, elektronikus programozót és hidropneumatikus elemeket. És mindez ma már nem utópisztikus elképzelés az autóiparban...

L. Gy.



A magyar próbapályán az angol cég képviselőjeként Mr. Paul A. Burdon mutatta be a 2000-es Roverbe épített blokkolásgátló előnyeit. Természetesen úgy, hogy amíg az egyik futam során kiiktatta a blokkolásgátlót, a másik mérési úton a műszerfalán levő gomb útján bekapcsolta azt. Alkalmunk volt megnézni a motorteremben elhelyezett kiegészítőket, a kétségtelenül bonyolult, de megbízhatóan működő új fékelemeket is

(Almássy Tibor felvételei)

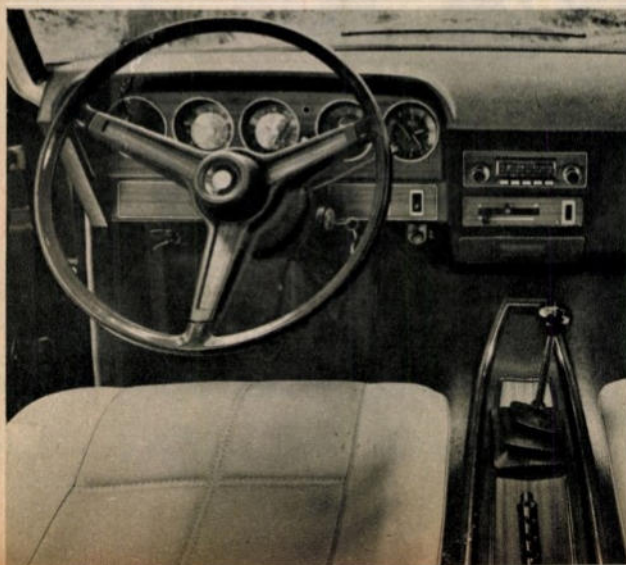




Képes híradó



Ferrari és Pininfarina közös alkotásáról, a 365 GTB/4 Ferrarimodellről két képet mutatunk be, hiszen érdemes megnézni nyitott és zárt fényzőrókkal ezt a nagy sebességet sejtető olasz konstrukciót. És mindjárt tisztázzuk, hogy mennyi is itt a nagy sebesség. Kereken 280 km/óra a 4390 cm³-es, V/12-es, 81×71 mm furat-lökettű, 7500 fordulatnál 352 lóerős motorral elérhető maximális tempó. És még annyit, hogy 0–100 km/6-ig 5,7 mp alatt gyorsul ez a 240 cm tengelytávú igazi sport kupé

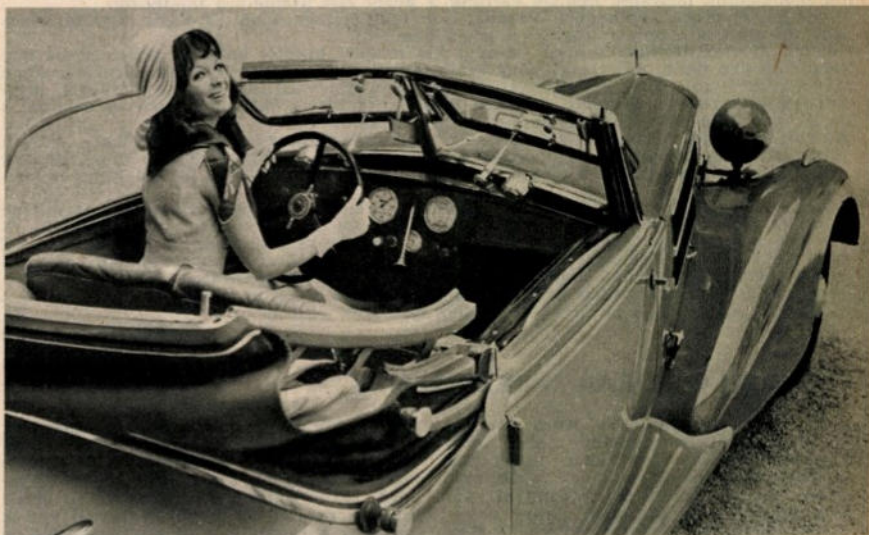


A Chrysler 160, illetve 180 típusokat — vagyis az amerikai cég Franciaországban gyártott új autóit — az idei BNV-n láthatták a vásárlatógatók, akik közül többen amiatt panaszkodtak, hogy nem juthattak a kiállított kocsik közelébe. Kárpótlásul itt belső felvételt is közlünk a 180-as modellről, amely formailag alig tér el kisebb számozású testvérétől, illetve a közben megjelent 160-GT típustól sem. A 160-as jelzésű kocsi négyhengeres soros motorja 1639 cm³-es és 5600 fordulatnál 80 DIN lóerőt ad. A 160 GT-változat és a 180-as modell motorja viszont azonos. Lökettérfogatuk 1812 cm³, teljesítményük pedig — ugyancsak 5600 f/p-nél — 97 DIN lóerő



Japánból érkezett fotó, a Nissan Motor Company szeptember 16-án Tokióban bemutatott újdonságáról, a „Cherry” kocsirol, amely újszerű vonalat is hoz az autós világnak. A temperamentumos karakterű modellt egyaránt építik 1000 és 1200 cm³-es motorral. Olyan négyhengeres, vízűtéses motorral, amelyet a kocsik orrában keresztben helyeznek el. Ez persze ma már nem különlegesség. Az viszont, hogy itt az 1 literes, valamint az 1,2 literes motor egyaránt 80 SAE lóerőt teljesít, azért is figyelmet érdemel, mert példa arra, hogy a nagyobb hengerűrtartalmat nemcsak a nagyobb teljesítmény, hanem a tartósabb motorüzem elérésére aknázzák ki

Új kép egy régi autóról. Egy 1937-es Audi Front Special néven ismert autóról. Az Audi-NSU Sajtóosztálya nyilván azért frissítette fel ezt a témát, mert az elegáns túraautót már annak idején úgy szerkesztették, hogy annak 2,3 literes, hathengeres motorja a két első kerék hajtotta meg. A harmincas évek 110 km/óra csúcsebességű kocsijával tehát ugyancsak bizonyítják, hogy az Audi sem kezdő az ilyen jellegű konstrukciókban. (Es itt jegyezzük meg, hogy szeptember 24-én az Audi-gyár igazgatóját, Rudolph Leidinget bízták meg a Volkswagen Művek jövőbeni irányításával.)



Akik látták, illetve megfigyelték a General Motors közismerten nagyon drága Cadillac-autóknak évek óta domináló markáns vonalait, most joggal hihetik, hogy itt is egy ilyen emblémát viselő kocsival találkozhatnak. Márpedig ez tévedés lenne, hiszen a GM 1972-es programjában a Chevrolet is ezt az arcot kapta. A közeledő új évre tervezett modell gyári leírásában csakis a formai változáson van a hangsúly, amiből arra következtetünk, hogy a technikai megoldásokat illetően nemigen tértek el a régebbitől. Ez az új Chevrolet különben Caprice Coupé jelzéssel kerül az utakra



OLASZORSZÁGI MOTOROS TÚRA (3)

Tovább folytattuk napi menetünket a 16. sz. úton, amely a hajdani római úthálózat egyik fővonalát követi és végigvezet az Adria mentén, Olaszország keleti partján. Néha azonban az út 10–15 km távolságra elhagyta a partot, sokszor hullámzott fel s alá, dombokon, kisebb hegyvonulatokon át. Különösen ezen a napon szerpentinen is haladtunk, gyakran követve, vagy nehezen előzve az óriási teher- és benzinszállító autókát.

Foggia után a térképünkön azt láttuk, hogy útunk egy szakasza — több mint 30 km — zsinóregyenesen van berajzolva. Gondoltuk, ez nem olyan részletes autótérkép, s egyszerűsítették az ábrázolást. Am ahogy elértük az útelágazást, és rákanyarodtunk a kérdéses útszakaszra, bizony ott húzódtott elöttünk a végeláthatatlan egyenes. Nyilván még az ókorban, a római császár parancsára tűrték ki az utat, s századok óta ezen a nyomvonalon haladtak a futárok, a lovasok, a postakocsi, majd az autók. Jobbról, balról hatalmas, szinte végtelen szőlőtelepítések, olajfakertek váltakoztak. Esti szálláshelyünket (Bisceglieban) is csak papírról, a kempingkönyvből választottuk ki, de nagyon szerencsésen. Kis tengerparti város mellett, a tengerbe nyúló magas sziklákon helyezkedett el, csodálatos kilátást nyújtva.

A késő délutáni fürdésünk alig sikerült; akkora hullámzás volt, hogy állandóan le sodorta az embert a sziklákról.

Apropó, víz: kempingünkben naponta csak néhány órán át folyt az ivóvíz a csapokból. Ebből a víztakarékosságból eszméltünk rá, hogy bizony már jó délen járunk. Másnap magunk mögött hagytuk Barit és Brindisit, majd elértük az „olasz csizma” markát, a Salentino félszigetet. Céluink előtt az utolsó nagyobb város a tartományi székhely, Lecce volt. A városka közepén hihetetlen forgalomba kerülünk, s a gépjárművek forgatagában szinte meg sem lehetett állni. Innen már jó félóra után elértük a XXXII. Nemzetközi Camping Rallye táborát. Mögöttünk volt 2000 km, 7 nap — és ami a fő, együtt volt a teljes karaván.

Az első magyar csoportként érkezünk. A következő napok mindegyikén jött újabb magyar részleg: az Autóklub autósai, majd az Express ifjúsági autóbúza, s végül a Természetbarát Szövetség autóbúza csoportja. Több mint 300 főre növekedett a magyar altábor. Ezzel csoportunkban elsőként, s abszolút mértékkel is a második legnagyobb létszámú nemzet voltunk a közel 3000 személyes találkozóban.

Boldogan élveztük a pihenést. Várakozáson felül kellemes volt a tábor, egy fenyvererdő fái alatt, s a tenger közvetlen közelében.

Közben megtekintettük Otrantót, a régi kis tengeri kikötőt (ahol a székesegyházban kalauzoló pap bácsi ismertette, hogy századokkal ezelőtt a város török elleni harcában Mátyás királyunk több száz főnyi katonája is részt vett). Dacolva a hősséggel, eljutottunk a félsziget déli-keleti csücskén levő Santa Maria di Leuca nevű városkába, s ennek partjáról már a Ion-tengerben gyönyörködhetünk.

Az előző évekhez hasonlóan a résztvevők különösen motorosainkat dicsérték — hosszú útjuk miatt. A motorokat nem csodálták (hiszen Olaszországban igazán nem ritkaság a motor és a motoros), de a motor-utánfutóknál itt is a vizsgalódás és fényképezés központjába kerültek.

Azután megint elérkeztünk a pihenő végéhez. Az utolsó napon megtörtént a járművek felülvizsgálata és előkészítése — és augusztus 5-én a motorosok már hajnalban, az autókok pedig kora reggel nekiindultak az egész túra legnehezebb távjának. Jóval több mint 400 km, hegyek, völgyek, szerpentinek, s emellett hőség nehezítette az utat, amelynek során egy nap alatt Otranto mellől Mandurín, Taranton, Potenzán és Salernón át Sorrentóba kellett érünk. Vagyis átszelve Olaszországot, a keleti partról a nyugatira, az Adriától a Tírrén-tengerhez akartunk eljutni.

Thüröczy Lajos

GYAKORLÓ TÚRÁK — KEZDŐKNEK

A Hungária Turamotoros Klub januári küldöttközgyűlésén született meg a terv: a klubban gyakorló túrákat szerveznek — kezdő motorosok számára, akik már ugyan rendelkeznek jogosítvánnyal, ám még hiányzik az országúti rutin, s kevésbé „edzettek” a forgalomban. A terv szerint, a kirándulásokat szakavatott túravezetők irányítják, akik a látóvalók ismertetésén kívül a helyes közlekedésre, a túrákra való felkészülésre, a motorok karbantartására és a csoportos motorosok néhány tudnivalójára is kiktartják a résztvevőket. Egyszóval ez volt a jelszó: szórakoztatva tanulni.

A terv a nyári hónapokban megvalósult: a gyakorló túrák egyikkettőre népszerűek lettek. A kezdő motorosok jártak többek között Tatán, megtekintették motoros versenyt Kiskunlacházán, műemléklátogatáson voltak Klastrompusztán, Visegrádon, Esztergomban, Zsámbékon. Jár-

tak erdőkben és hegyekben, motorral is, gyalogosan is. A túravezetők előre ismertették az útvonalat, felhívták a figyelmet a nehezebb szakaszokra, a közlekedési szabályokra. Ha különböző úrtartalmú és gyorsulási motorok gazdái vettek részt a kiránduláson, több túravezető is kísérte a lassú és gyors csoportba osztott motorosokat. A pihenőhelyeken műszaki és Kresz-ismereteket tartottak, az úticélnál pedig a vidék történelmi nevezetességeiről, botanikai érdekességeiről, valamint gazdasági és kulturális leteletményeiről adtak tájékoztatást.

A kedvező visszhang alapján azt mondhatjuk: a Hungária Turamotoros Klubnak ezek voltak a legsikeresebb túrái. A tervszerű, csoportos túrákat megkedvelő kirándulókat más klubok figyelmébe is ajánljuk.

Frombold Gyula

Kis motorral

NAGY KALAND

6

A török—görög határ nemcsak két nép közötti választóvonal, hanem a puritán és bigott mohamedán világot választja el a nem kevésbé bigott, ortodox keresztény világtól, és annak a bizánci időkből megmaradt túlzott pompájától.

A Balkán félsziget hegyei sem voltak kíméletesebbek Kisázsia hegyeinél — a motorunkhoz.

Alexandroupolisz szép és kellemes kempingje után rossz emlékeznünk Kavala városára, melynek hirtelen meredek utcái és a városon túl emelkedő hegyeken vezető út csak előhírnöke volt a későbbi még nehezebb útszakaszoknak.

Thesszaloniki. Vakítóan fehér ruhás rendőrei balettmozdulatokkal irányítják a kikötőváros nagy forgalmát, és minket is készségesen igazítanak el a kempinghez vezető út felé.

A sik tengeröblön végigtekintve, a tulsó oldalon, mintegy ötven kilométernyire magasodik a Pindosz hegy vonulata, melynek legmagasabb csúcsa a 2918 m magas Olimpász, ahol az egykori görögök hite szerint Zeusz, az istenek atyja trónolt. Megkerülve a tengeröblöt, kellő tisztelettel igyekeztünk az Isteni trónus előtt elvonulni, — ámde Zeusz dörgő hanggal és villámaival, először csak nemetszését nyilvánította, majd záporosójával kergetett el bennünket trónusa közeléből. A kegyvesztést később még megtoldotta egy tűzmeleg napsütéses délutánnal, egy szelepszakadásos gumidefektivel, majd körbe vett bennünket fekete bársony viharfelhőkkel, és csak úgy vaktában, néhány villámot is utánunk hajtított. Így fogadott bennünket Zeusz!

Mit válaszolhattunk? A Pirelli cégnek új belsőgumit vettünk, és fedél alatt vártuk meg az égiháború végét, és mit sem törődve Zeusz nemetszésével, estére már Metéora fantasztikus alakú szikláit alá érkezettünk.

A kempingben két amerikas-német kisfiú, aki VW-mikrobuszban lakott,

Az OBM felhívása!

Társadalmi feladatunk:

A BALESETEK MEGELŐZÉSE

Szomorú tény, hogy szinte előre megjósolhatjuk: ezekben a hetekben országsszerte megszorodik országúti járművek az ittas vezetők száma, az 6szl szüretelések időszakában nem egy balesetnek lesz oka a járművezetés előtt felelőtlenül elfogyasztott alkohol. A statisztika évről évre ismétlődő adatai alapján jósolhatjuk ezt, jóllehet egyben reménykedünk abban is, hogy az idén talán sikerül állít parancsain a baleseti grafikon magasra küszöb vonalának. Ennek érdekében tart ilyenkor sürűbb ellenőrzéseket az országutakon a Közlekedésrendészet, ezt a célt szolgálják a szigorúbb közlekedésbiztonsági intézkedések. A felelőtenség elleni fokozott küzdelem azonban nem csupán rendőri ügy. Társadalmi segítséget is igénylő feladat, amelyet támogatni a szervezett motorosok táborának is — kötelesség. Az MTSZ Országos Motoros Bizottsága ebből kiindulva hívja fel szervezett: az 6szl hónapokban fordítsanak fokozott figyelmet a balesetelhárítási munkára. Az erőteljes propaganda, a megyei Balesetelhárítási Tanácsokkal való szoros együttműködés, közreműködés a közlekedésbiztonsági ellenőrzésen — mind-mind eredményes eszközök lehet a megelőzésnek. Nem törvénytörő, hogy bevalóján a jóslat, nem törvénytörő, hogy újabb drámák színterrel legyenek az országutak. S ez a motorosok társadalmi szervezetein is múlik.

kíváncsian nézte sátorverési szándékunkat.

— Tudtok nekem segíteni? — kérdeztem őket, veszemre.

— Igen — válaszolt kórusban a két kis ördögfióka, és nagy lendülettel láttak munkához. Alig tudtam őket megfékezni a nagy igyekezetben. „Barátok” lettünk majdnem egész további görögországi utunkra, mert még egy héten keresztül majdnem naponta találkoztunk velük, különböző táborokban. Jó szülők alig tudták őket esténként nyugovóra téríteni, annyira izgalmas volt részükre a mi utazásunk a kis motorral. Ok „csak” két hónapja voltak úton, és a kocsival való utazást nem találták olyan érdekesnek, mint a miénket.

Metéora érdekességei a „lebegő kolostorok”. Aránylag kis alapterületű, a hegy lejtőin álló 50—70 méter magas, különös alakú sziklaképződményekre épített kolostorok (valamikor 27 volt belőlük) megközelíthetetlenek voltak az ókor üldöztetése idején. A most is működők egy része múzeum, idegenforgalmi látványosság.

Irány a Parnasszosz — biztattam meg derék, de kissé szárnyaszegett (első sebességét alig bíró) „Pegázusunkat”. Es motorszaggató küzdelem kezdődött. Bevezetéként háromszor mentünk a tengerszint magasságáról 700—800 méter magasságba aránylag rövid, de kanyarokkal bőven ellátott útszakasz alatt, és csak ezután következett a neheze: a közel 900 méter magas hágó a Parnasszoszon keresztül, a most már alig használható első sebességgel. A motor erejével nem volt baji! Kizárólag az egyes sebesség csaknem teljes hiánya tette nehezé az utat.

Igy jutottunk fel a Parnasszoszra (a hágójára) a Danuviával.

A hágón túl ismét a tenger szintjéig süllyedtünk, hogy a nap befejezéseként újból 700 méter magasra küzdjünk fel magunkat alig 13 kilométeres úttal — hogy a Delphi-i kempingben táborozhassunk.

Legyőztük a Parnasszoszt — 1:0 a javunkra, mondtuk. Tévedtünk — ez csak az első félidő volt! A következő napon, a második félidőben, a Parnasszosz győzött, mert a déli oldalon vezető út 950 méteres magasságát már nem tudtuk megmászni. A rövid szakaszú útjavítások meredekjei már leküzdhetetlenek voltak a már végsőkig kimerült egyes sebességünknek. Ez így döntetlen, 1:1, és ez nem eredmény. Hosszabbítást javasolok, és a Korinthoszi-öblön áthajózva, kicselezve a nagy tömegű Parnasszosz-hegyet — a síkon mindig fűrge motorunkkal — estére már Korinthoszbán táborozhattunk.

Korinthosz, Epidaurosz, Mükéné, Nemea, Argosz, mind ógörög történelmi helyek nevei. Látnivalók gazdagsága mérhetetlen. Egyről szeretnék megemlékezni. Az epidauroszi színházról. Befogadóképessége 15 000 néző, tehát a közepméretű színházak közé sorolható, de az akusztikáját tekintve példátlanul jó, bár a többi színház akusztikája is vetekszik a

mai modern élet minden technikai lehetőségével felszerelt színházaival. A nézőtér átmérője a legalkalmasabban fekvő 55-ik sornál mintegy 100—125 méter lehet. Feleségem a legfelső sorban, az egyik oldalon, normál hangerővel olvassa az útikönyvünket, és én, válaszként, a másik oldalról fordítom a szöveget. Újabb kísérlet: diónyi kavicsot ejt félméteres magasságból az ülőhelyre, és nálam hangvesztesség nélkül tisztán hallatszik a kő koppanása. Lent a színpadon egy látogató pénzdarabot ejt a kövezetre — és a pénz csendülése tisztán felhallatszik a 22 méteres magasságba. Mindez egy 2500 évvel ezelőtt épült színház akusztikai csodája, — amely teljesítmény előtt ma is kalapot (bukósisakot) kell emelnünk.

Athén neve fogalom az ógörög történelemben, és a régi város romjaiban is csodálatot keltő látvány. Az Akropolisz nagyszerűsége feledtetni velünk a féldollárnyi belépődíjat és a +35 centnyi összeget a fényképezési lehetőségért a múzeumban! Sok a néznivaló és sok a belépődíj. (Mindez a többi görögországi szabadteri vagy zárt múzeumra is vonatkozik.)

A délutáni napfényben fürdő és fehéren izzó márványstadion szépsége lenyűgöző. A 60 000 nézőt befogadó nagysága pedig egyenesen imponáz, ha arra gondolunk, hogy a stadiont az időszámításunk előtti 338-ban kezdték építeni, és alig kilenc év alatt fejezték be. Ötszáz évvel később fehér márvánnyal borították az addigi földtribünét. A két évezrednyi idő nem múlt el felette nyomtalanul, de az újkori olimpiai játékok megindítására, 1896-ra, restaurálták, és ezzel szép keretet adtak az újra induló olimpiai eszmének.

Az athéni kempingben németek áradoznak a Korinthoszi-csatorna érdekességéről, és kétkedve néznek rám, mikor elmondom, hogy Türr István, és Gerster Béla magyar mérnökök tervei szerint és vezetése mellett építették ezt a ma is naponta ezernyi ember által megsodált alkotást, — idegenforgalmi nevezetességét. Mert az: idegenforgalmi látványosság. Mindkét hídfőnél nagy parkolóhely, büfé, étterem, bazár, és mindaz, ami a „szent idegenforgalom” érdekében szükséges.

Másnap pedig több mint háromszáz kilométerrel távolabb, a klasszikus idők olimpiáinak színhelyén, Olympiában — narancsfák árnyékában kezdtük felverni sátrunkat. Mögöttünk fiatal pár sátorozik. Jár-művük nincsen — autóstopos gyalogosok. Érdeklődéssel szemléljük táborozási előkészületeinket. Telj tudóval fújom a gumimatracot, mikor a fiatal asszonyka átszól hozzám: „Nehéz azt így felfújni, pumpa kell hozzá!”

— Nem könnyű, — az igaz, de szép mellkasi nevel — válaszolom, mire elneveti magát és férjével átküldi a fújtatót segítségként. Később beszélgetünk. Az asszonyka svájci, a férj görög, aki most mutatja meg



Kemping — Metéora fantasztikus alakú sziklái alatt

házját feleségének — mert ők Svájcban élnek.

Jó felszereléssel utaznak, japáni orkánanyagból készült, könnyű alpinista hátizsákjuk és sátruk van, mégis mikor a vacsora főzésére kerül a sor, látom, hogy nehezen boldogulnak a spirituszkockás főzőjükkel. Mi már rég befejeztük a vacsorázást, mikor ők még csak a leves főzésével foglalatkoskodnak, és mondják egymásnak, hogy nem akar főni a vacsora.

Felfogom a mi „családi tűzhelyünket”, a kis benzines főzőkészüléket, és átsétálok hozzájuk. — Ezzel hamarabb készül el a vacsorájuk — mondom, miközben letelepszem hozzájuk, és begyújtom a főzőt.

Hamarosan forr is a leves, a férj szakácskodása mellett. Az asszonyka kuncog, és hamiskásan kacsingat felém, ha a férje ügyetlenkedik. Ez pedig gyakran megesik, míg a vacsorákészítés tart.

— A leves kész — jelenti a férj, de még egy fogás hátravan, amit szeretne megfőzni, ha lehet.

— Csak rajta — biztatom a férjet —, benzinünk van elég.

— Ezzel a főzővel nem fog sokáig tartani — dicséri a tűzhelyt —, de amit főzni fogok, az egy görög különlegesség, tojásrántotta paradicsommal.

Három darab, félököl nagyságú paradicsomot megmosott, meghámozott és összevagdalt kis darabkákra, lábosba rakta, majd feltette főni. Jól elforrtá már a levét, mikor diónyi vaját tett bele, majd egy kis darab ömlesztett sajtot. Amíg ez a paradicsom-vaj-sajt turmix főtt, a férj hat tojást vert fel, ahogy az a rántottához kell. Megsózta, majd az egészet a rotyogó paradicsomba öntötte. A felvert tojás inkább főtt, mint sült, és így sűrűsödött be. Vigyázni kellett, hogy le ne égjen. Mikor kellően besűrűsödött (ennek mértéke izlés dolga), kész volt a rántotta „Olympia módra”. Megkínálták belőle, és annyira ízlett, hogy másnap már mi is ezt készítettük vacsorára.

Próbálják meg Önök is — kitűnő étel!

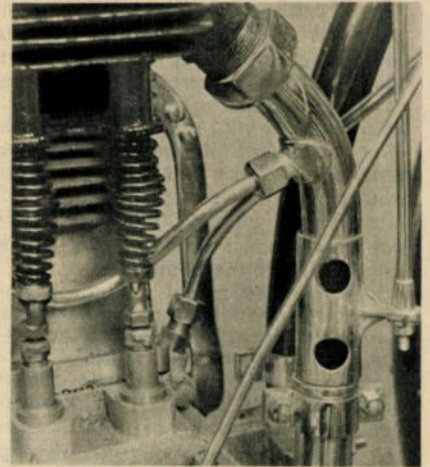
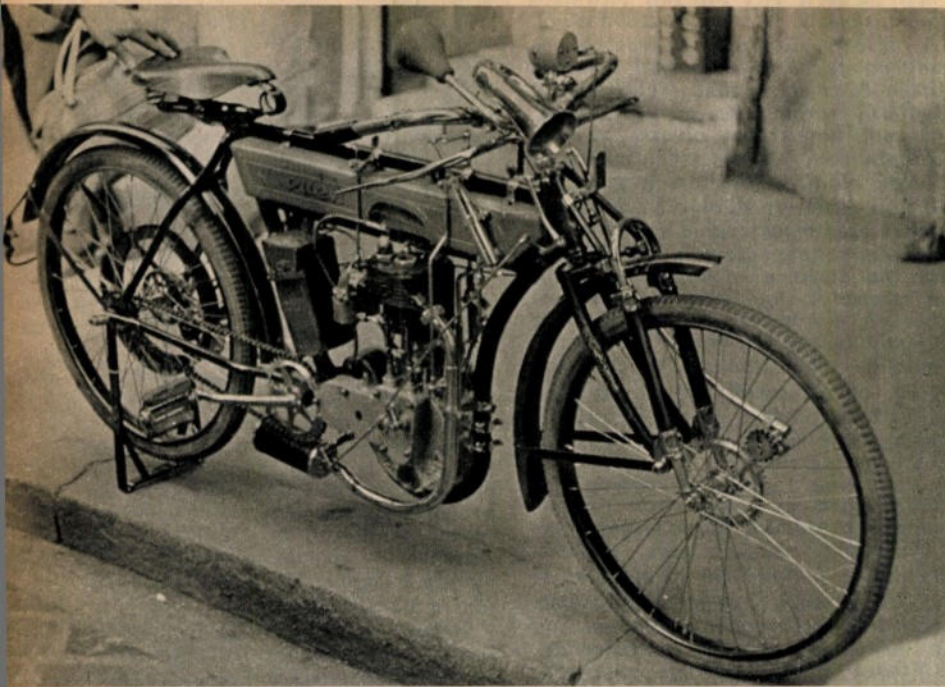
(Folytatjuk)

Bús Antal

Ez a sziklaparkányokon vezető, aláépített út a Parnasszosz felé vezet



HAHÓ, NAGYAPÓ!



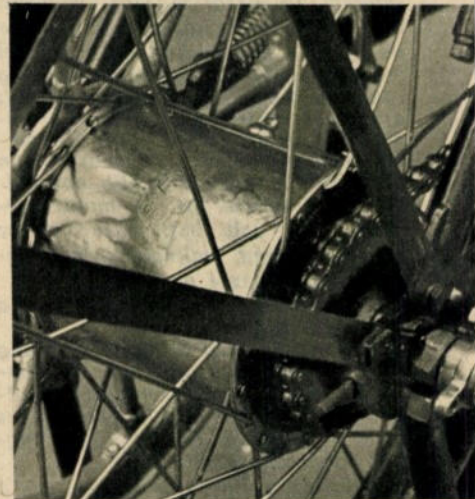
Ebben az időben csak négyüteműeket készítettek Puchéknál. Ez a 450 kcm-es, sv modell 1910-ben született. A felülről nyitható kipufogócsőből egy toldalék vezet, előmelegítés céljából a porlasztóhoz

Némi kis büszkeség, no meg kevéske hála volt az első érzés, amikor — kellemes izgalmammal fűtve — találkoztam e motorkerékpár-nagyapókkal. Íme, a századforduló ifjainak motorbiciklijei itt állnak a mai, tempós élettől lüktető forgalmú Jókai utcában, és pillanatokon belül embergyűrű veszi körül őket.

A nagyapók úgy csillognak-villognak, mint egykor régen, amikor a hegyes bajszú, délceg termetű, porköpenyes szeladonok feszítettek a nyeregben. Hogy ismét régi fényükben pompázhassanak, sok fejtörést és még több munkát adtak Koenig Rudolfnak, valamint munkatársainak, akik a Közlekedési Múzeum megbízásából varázsolták újjá, üzemképesé ezt a két darab Puch motorkerékpárt. (Mert hogy már hallatják is a hangjukat, amely egyáltalában nem kehes...)

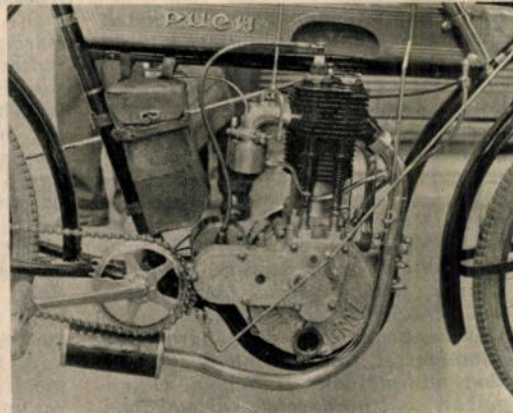
Nekünk végtelen nagy örömet jelentett a találkozás e motor-nagyapókkal, és most annak reményében, hogy az AM olvasói is szívesen nézik a róluk készült képeket, helyet szorítottunk nekik ezen az oldalon.

R. Gy.



Ez ugyan úgy fest, mint egy kerékagy (az is), de közben ellátja a sebességváltó feladatát is. Hosszú évekig gyártották ezeket a frikciós agyakat

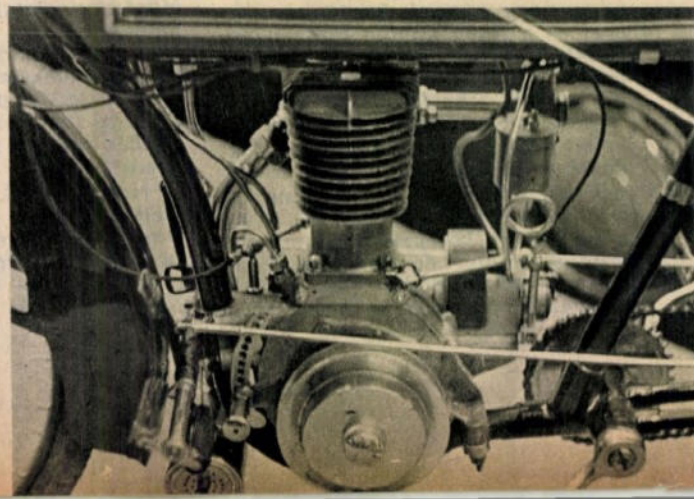
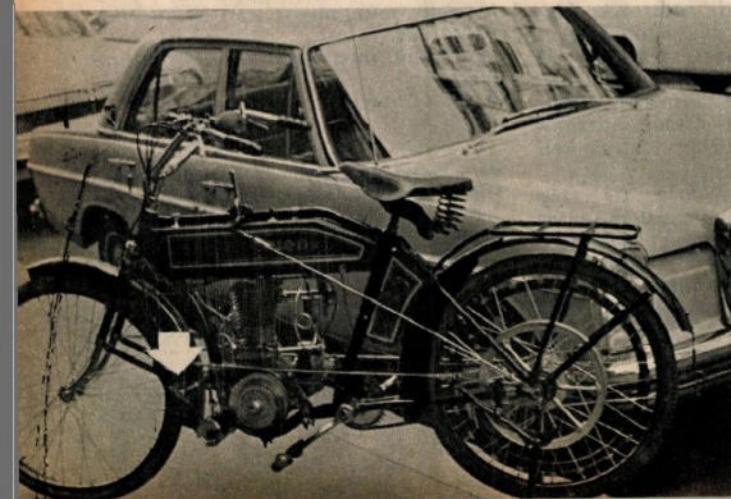
Tessék megnézni a tartály melletti olajpumpát, amelyet menetközben a motoros kezel. A hiányzó sebességváltót és a kuplungot a túlóldali, kurbilval feszíthető, körhagyós szíjtárcsa helyettesítette



Ez az 1911-ben készült, korszerű 320 kcm-es Puch már 3 fokozatú frikciós sebességváltóval és rögzített, pihentető lábtartókkal (fehér nyíl) rendelkezik

Mintegy 3,5 lóerős ez az ugyan-csak szíjhajtásos motor, amelynek már nagyfeszültségű mágnes adta az éltető gyújtószikrát. A motort pedálozással lehetett indítani

(RÓZSA GYÖRGY felvétele)



A volánnál: ZÁGON REZSŐ

— Már akkor autóztam, amikor a Rákóczi út és a József körút sarkán is lehetett parkolni.

Így határozza meg az ország egyetlen kard- és fegyverművese, Zágón Rezső, hogy ő elég régi autós.

— Igen, 1947-ben ott állt meg az autós, ahol éppen dolga akadt. Nem volt semmiféle közlekedési tábla, igaz, alig lézengett néhány autó az utcákon. Ebből az időből származott az első autóm, egy Morris-10. Nem is volt olyan rossz, akkor... Később kaptam megbízást arra a híres kardra, amivel megajándékoztuk az egyik baráti állam marsallját. Több mint fél évig dolgoztam ezen a kardon, olyan sok volt rajta az ötvösség előtt ötvösséget tanultam az Iparművészeti Főiskolán.

Fehér köpenyén meglátszik, hogy fémmel dolgozik. És hogy milyen jól, azt a műhely falát díszítő oklevelek bizonyítják („Kiváló és jó munkáért”, ebből néhány darab van, „A Szakma Kiváló Művésze” — „A Könnyűipar Kiváló Dolgozója”). Nem lenne teljes a kép, ha nem említeném meg a kitüntetések szomszédságában látható öles plakátokat, amelyek a hazai és külföldi motorcsónakversenyeket hirdetik. A most 54 éves Zágón Rezső hatszor nyerte el a bajnoki címet e sportban, és megkapta a „Kiváló és érdemes sportoló” kitüntetését.

(Nemcsak arról gondoskodott, hogy fia is eltanulja magas fokon a kardművészetet, hanem a versenyzést is a sebes siklóhajókban. A kis Zágón éppen most lett harmadszor magyar bajnok.)

A négytagú Zágón-családban mindenki dolgozik. Zágonné csiszológépmester és szintén kitüntetett kisiparos. A legkisebb Zágón, a Kriszta, gimnáziumba jár, elsős és bizonyára ő is beáll a mama vagy a papa mellé dolgozni — az érettségi után.

Zágón Rezső közösségi ember. Kevés idejéből jut a társadalmi munkákra is. Amikor évekként megelőtt megalakult a Magyar Autóklub, nemcsak

tagja lett annak (igazolványának száma: 68), hanem tevékenyen kivette részét a szervezőmunkából. A KIOSZ budapesti választmányának tagja és egyéb szakközvetőségekben végez hasznos munkát.

Az ember el sem hinné, hogy a rakéta korszakában szükség van még a régen hatalmat jelentő kardra. Zágón kardkovácsi művészetét jól ismerik határainkon túl is. A baráti államokból sokan keresik fel, hogy díszkardokat rendeljenek nála. És ő fáradhatatlanul dolgozik az üllő mellett a talpig erős bőrkötényben, kovácsolja a híres kardjait, amelyekkel nemcsak Shakespeare hősei vívnek élet-halál harcot színházaink színpadain, hanem híres sportolóink vívják ki az ő pengéjével győzelmeiket a világversenyeken.

Milyen autós Zágón Rezső? Erről így vall.

— Ha az a mérce, hogy megvan-e a betélapjaim, akkor talán elég jó vezető lehetek, mert eddig mindössze csak egyszer büntettek meg, de szerintem akkor is ártatlan voltam. Ha arról ítélnék meg, hogy sérült-e a kocsim, akkor talán gyenge autós vagyok, mert az elmúlt évek folyamán már legalább 15-ször nyomták meg az álló kocsimat. És ha ezek után szabad egy negyedévszázados autósnek véleményt mondani a társairól, akkor én közülük sokat megdorgálnék. Legfőképpen a sávugrálókat. Ha ezek csak egyszer is látnák önmagukat, hogy milyen veszélyes helyzeteket teremtenek hirtelen elhatározásukkal, soha többé nem vágnának át „vokon” a másik sávba. Amikor én irányt változtatok, először „rátapsolok” a fékpedálra, így szólítom fel a mögöttem jövőt, hogy szíveskedjen figyelni. Ha nagyívben, balra fordulok, és a villamossín az út közepén fekszik, félkocsi szélességgel ráállok (persze, ha nem jön a villamos), hogy a mögöttem érkező sor ne duguljon el.

Elsősorban azért, hogy másokat kiségitsek, s erre már sokszor volt alkalmam, a csomagtartóban mindig



van velem öt liter benzin. Melegen ajánlom autóstársaimnak is. Ezek után átadtuk a szokásos kérdéseket, amelyekből csak a 3. és 5. kérdésre adott válasz volt a helytelen. Talán Önnek még jobban sikerült. A 26. oldalon ellenőrizheti válaszáinak helyességét.

1. Egy liter benzínhez hány liter levegő szükséges, hogy kijöjjön a 15:1 keveréarány?

- a) 15;
- b) 10 000;
- c) 1500.

2. Minek az értéke az amp/h?

- a) Kondenzátor;
- b) Jódizzó;
- c) Akkumulátor.

3. Mi a Benelli?

- a) Autó;
- b) Mofa;
- c) Spikesgumi.

4. Hol a 0 kilométerkő?

- a) A Tudományos Akadémia előtt;
- b) A volt Nemzeti Színház helyén;
- c) A Lánchíd budai hídfőjénél.

5. Hol van a VW-70 motorja?

- a) Elöl;
- b) A hátsó ülés alatt;
- c) Hátnál.

Az egyiknek sikerül, a másiknak nem

Ha kimúlt a gyújtógyertya, a motoros kicsavarja azt, és utána eldobja. Előkerül az új példány, de a becsavarással baj van, mert a motor meleg, és a motoros joggal félti az ujjait, ezért tehát a csőkulcsot veszi segítségül. És, amint így hajtja az új gyertyát, amely eleinte nem szívesen akarja elfoglalni helyét, egyre nehezebben forog a hengerfej menetében. Motorosunk beledugja a csőkulcsba a tüskét, és némi erőfeszítéssel „helyére” erőszkölykölja az új gyertyát. Mindebből kiderül, hogy mégsem olyan egyszerű ez a látszólagosan egyszerű gyertyacsere. Mert mondani sem kell, motorosunk új menetet vágott az amúgy is lágy hengerfej anyagába.

Hogyan kell a gyertyát helyesen becsavarni? Természe-

tesen szerszám nélkül. A gyertyafurat irányával párhuzamosan tartva óvatosan, a gyertyát három ujjal tartva kezdjük „bekapatni” a menetet. Ha már simán forog, akkor addig csavarjuk az ujjainkkal, amíg simán „beveszi magát” a furatba, és csak ezután vesszük igénybe a szerszámot, a csőkulcsot, — és nem a villáskulcsot, amely kárt tehet a hűtőbordákban. Aki itt akarja megmutatni erőnlétét, az két hibát követhet el: 1. A hengerfej menete átszakadhat, — 2. A gyertya porcelántest megglazulhat, megrepedhet, miáltal elvesztheti tömítettségét, esetleg itt szökhet meg az éltető szikra. Amennyiben mégis megtörtént a fent említett menetszakadás, akkor le azzal a sérült hengerfejjel — és bízzuk a továbbiakat egy jó szerelőre.

Szerkesztőségünkbe nagyon sok levél érkezik az olvasóktól. Sokszor a személyes találkozás élményét egyenrangúan helyettesítő irások ezek. Szerzőjük úgy is tekinthető, mint a mi kiküldött belső munkatársunk, aki észrevételeivel, bírálatával és javaslataival segíti betűvé és képpé formálni mindazt, amiről ő is szívesen olvasna. És így, közös erővel lesz a mi munkánk minden közérdeklődést foglalkoztató jogos ügy előmozdításában igazán eredményes...

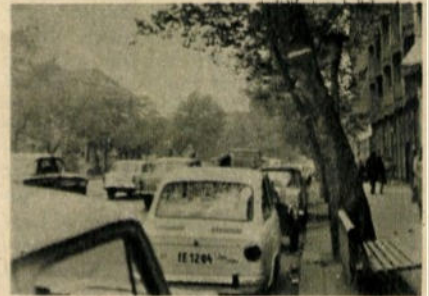


Sajnálatos, hogy milyen gyakori hazánkban a gyalogosok elütése: az összes balesetek 29 százaléka. Rendkívül sok, évről évre több a gázolás a gyalogosok védett átkelőhelyén, a zebraán. Mint a budai Rác-fürdő gyakori látogatója felelősséggel állíthatom, hogy a fürdő előtt a gyalogátkelőhely szedi itt Budán talán a legtöbb áldozatot. Kérem az autósokat-motorosokat: vegyék figyelembe, hogy ide többnyire beteg, nehezen mozgó emberek járnak, s nem ő bosszantásuk miatt tudnak csak az esetek többségében olyan lassan átkelni a zebraán!

K. I.
(egy budai lakos)

Örömmel olvastam az arról szóló tudósításukat, hogy a Rottenbiller utcában is korszerűsítik, átépítik az igazán elavult útburkolatot. Meg kell azonban írnom, hogy rendkívül hanyagul bízósítják és választják el az áramló forgalmat az építés alatt álló területéről. Kíváncsi vagyok arra, hogy amennyiben ilyen körülmény miatt baleset következne be (bár lehet, hogy már nem egy be is következett), vajon a hanyag útbiztosítókat elmarasztalják-e?

BÖRZSÜNY GEZA
Jászberény



Sok fővárosi útvonalon láthatunk mostanában olyan fákat, amelyek ágain fehér-piros-fehér sávózású festés ékeskedik. Milyen újfajta közlekedési jelzés ez?

OROSZ ISTVÁN
Kiskunlacháza



VÁLASZ: A szóban forgó jelzés a Fővárosi Kertészeti Vállalat nagyon hasznos kezdeményezése: az úttest őrzelvénye fölé mélyen benyúló faágakat jelölik meg ilyen szembetűnően, hogy a nagyméretű — esetleg magasan kinyúló rakományt szállító — járművek vezetőit figyelmeztessék erre a veszélyre.

Szögek a kocsni alá... GARÁZDASÁG!!

Úgy gondolom, hogy levelem tartalma nemcsak egyéni problémám, hanem bizonyos értelemben vett közös ügy is, az egész autós társadalom közös ügye. Parkolási szándékkal beálltam a XIII., Rajk László utca 18. számú ház elé, ahol a Ramovill egyik raktára működik. Már ki akartam szállni a kocsimból, amikor a hátam mögé beállt egy Barkas gépkocsi. Egy fiatalember megkért, hogy guruljak kissé előre, mert a hátam mögé szeretnének leállni. A kérést szó nélkül teljesítettem, majd a kocsimat elhagytam. A Barkas vezetője, aki a Ramovill alkalmazottja, nyomdafestéket nem tűró hangon közölte velem véleményét parkolási szándékommal kapcsolatban.

Tekintettel arra, hogy a szemben levő házban dolgozom az Interag cégnél, rövid idő után megfigyelhettem, hogy a kérdéses gépkocsivezető a Ramovilltól kijövet a kocsim bal hátsó kereke alá helyezt valamit.

Később alkalmam volt kiszéni azt a bizonyos valamit — egy szöges fadarabot —, amit ezennel mellékeltem megküldök Önöknek.

Gépkocsivezető kollégám tevékenységéhez nem fűzök kommentárt... A Ramovill tulajdonát képező Barkas rendszáma: SC-24-31.

BARTA GYULA
Interag Rt., XIII., Rajk L. u. 11.



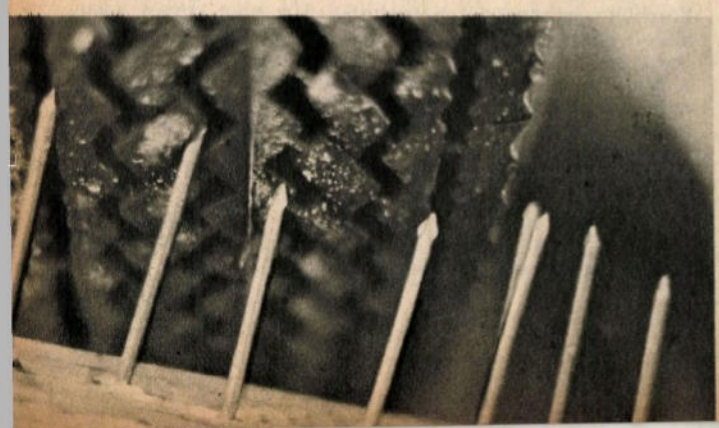
Egyik délután kint hagytam a kocsit a bejárat előtt, majd amikor indulni akartam hátrafelé, borzalmas zörejt hallatszott a kocsni alól. Először magamat hibáztattam, hogy nem győződtem meg a kocsni előtt, alatt, mögött levő útszakasz átnézésével az indulás veszélytelenségéről. A kocsni alá nézve egy tejesüvegároló ládát vettem észre, amit a közelben levő Közérttől hozhatott el valaki, és tette a kocsni alá — jó viccnek, vagy ötletes „kiszúrásnak” szánva. Nagy mérgeződés közepette ültem ismét kocsiba. Újból indulni akartam, újból hallatszott a zörejt. Talán leszakadt a kipufogó? — gondoltam. A második kiszállásnál ugyancsak egy tejesüvegároló ládát találtam. Az ismeretlen „humorista” tehát nem volt rest! Fényes nappal két ládát is ellopott a Közérttől, hogy másoknak bosszúságot és kárt okozzon.

Egy másik kártevő már nem spontán módszerekkel akart bosszúságot okozni egyik tanár kollégámnak, amikor a Balatonnál töltött szabadsága idején szögekkel telített léccet helyezt Moszkvicsának kerekéhez.

Munkát és energiát fektetett abba, hogy ismeretlen autókat tegyen tönkre! Kárörmet minden áron biztosítani akarta, mert a jobb hátsó kerék elé és mögé (!) is beszorított egy-egy szögesléccet.

Tudjuk, hogy ilyen esetek megakadályozásával a rendőrség nem tud foglalkozni, ezért egyetlen megoldás a társadalmi összefogás, egymás segítése, az esetek megelőzése — mégha nem is a saját kocsinkról van szó.

JUHÁSZ ANDOR



GYERMEK A VOLÁNNÁL

Bátyám 850-es Fiat kocsiával érkezett Várpalotáról. Az indulás előtti percekben 15 éves fia bejön a lakásba. Néhány rejtélyes szó az apához, s kap tőle valamit. Talán zsebpénz fagyira — gondoltam. Pár perc, s a Fiat megindul az udvaron, lassan, kényelmesen. Látod, szólt a bátyám, a fiam már vezet. Bezzeg mi, hajdanában, egy ócska kerékpárral jártunk otthon. Emlékszel — kérdi — amikor Sárvárról búzaszálmával kitömött gumival jöttem haza? Lassan már átveszi a volánt András fiam. Már most is gyakran vezet. Ha megyünk haza, ő viszi a kocsit Urkuton át Herendig. Rendőr nincs, kicsi a forgalom, hadd gyakoroljon!

Egy másik eset. A Skoda S—100 tulajdonosának 14 éves öccse is gyakran vezeti a kocsit. Legutóbb a garázsba vezette be, ahol véletlenül a gázpedált nyomta meg megálláskor. Eredmény: a Skodát nem látjuk hetek óta a forgalomban. Vajon miért?...

IG rendszámú Trabant tulajdonosa hazafelé jött. Utasai: 12 éves fia és két középiskolás rokon kislány. A vezető rá akart gyújtani, s addig a mellette ülő 12 éves fiára bízta a vezetést: nyúljon át a kormánykerékre. A kocsit hol kötött ki? A legközelebbi árokban, tulajdonosa pedig a veszprémi kórházban. (A fiú már egyszer hazahozta a kocsit „mellékútvonalon”, apja közreműködésével.)

Autósok! Ne adjátok ki a volánt a kezetekből a legféllettebb kincsetek, a gyermekeitek kezébe! Hogy ti nem vezethettek gyermekkorotokban, most ezt a hiányt akarjátok nagy szeretettel fiaitoknál pótolni, s önmagatok gyermekei örömeit akarjátok látni a sugárzó gyermekarcokon? Ne, ne tegyétek ezt! Inkább annak örüljétek, hogy saját kocsitokon ti magatok vihetitek a megfelelő helyre ültetve gyermekeiteket!

RADNAI ZSOLT
Ajka



Lapjuk idei, 4-es számában közölt „Itt így közlekedünk” című rajzos cikkükkel kapcsolatban szeretnék egy észrevételt tenni. Ugyanis a Balaton felől érkeve, a Bocskai út és Nagyszőlős utca találkozásánál az útburkolati jelek a mai napig nem egyeznek a rajzukban szereplőkkel. A Bocskai út felől, a három sávot elválasztó záróvonal, amely stopvonalban végződik, lépcsőzetes ugyan, de a két belső sáv záró- és stopvonalra sokkal előbbre van, mint a közölt rajzon látható. Ezt persze nem a szörszállás miatt említem, hanem azért, mert ez a körülmény a gyakorlatban zavaró, sőt balesetveszélyes is lehet. A Nagyszőlős útról tempósan érkezők ugyanis — különösen a teherautók — rendszeresen átsodródhatnak ebbe a két belső felállási nyomba. Es ha ott éppen autók várakoznak, minden bizonnyal baj is eshet ebből. Úgy vélem tehát — és ez egyben szerény javaslatom is lenne — ezeket a túlnyújtott felállási zónákat mindenképpen korrigálni kellene.

PÁJER KÁROLY
Budapest II., Mártírok útja 26.

Ki hogy vezet — az MHSZ-nél

A Magyar Honvédelmi Szövetség Országos Központja Gépjármű és Könnyűbűvár Osztálya „Vezess ki-válóan!” jelszóval országos versenyt

rendezett, amelynek döntőjét október 2-án és 3-án tartották meg. Ezen az MHSZ budapesti és megyei gépjárművezető-képző iskoláin kiképzésben részesült legjobb sorköteles gépkocsivezetők mérték össze tudásukat a nagy ügyességet és szakmai hozzáértést igénylő nehéz terepen. A csapatversenyben Békés megye vitte el a pálmát Bács és Heves megye előtt, egyénileg pedig Schofthäuser János (Veszprém m.) és Pál Ferenc (Bács m.) bizonyult a legjobbnak.

Kurucz Imréné

Egy kis guri-guri a kerékcserénél

Berecz László (Heves megye) „oroszlánfogakkal” küzdött a hi-baelhárításánál (Barkó Sándor felvétele)



Korábban már olvastam az Autó-Motorban arról, hogy a Világi Budapesten, a Filmmúzeum előtti csomóponton új, kísérleti jelzőlámpát szerelt fel. Már az első tudósítás alapján is úgy tűnt, hogy ez a megszokottnál jóval nagyobb alakú és fényerejű lámpa csak hasznos lehet. Az Albertirszai és Fogarasi út kereszteződésénél nemrég létesített csomóponton most magam is kipróbálhattam az úttest fölé nyomonként befüggesztett 300-as méretű jelzőket. Optikai egységükben a jelzési képek láthatósága még erős nappali világítás mellett is kitűnő. Es külön jól szolgálja a helyismerettel nem rendelkezők egyértelmű tájékoztatását az a körülmény is, hogy az optikában (a zöld jelzésben) a lámpa alatti táblán és az útburkolaton az iránymutató nyilak is segítik a gyors helyzetfelismerést. Ha eddig kísérlet volt ez a lámpa, akkor sok autós társammal egyetértésben állíthatom: bevált! Mind több budapesti és vidéki csomóponton szeretnék velük találkozni.

DR. JAKAB GÁBOR kórházi főorvos
Szabás





Egy család tragédiája

Ha Csehóczi Márton gépkocsivezető azon a szeptemberi vasárnapon nem vállalt rendkívüli fuvar, akkor két ember még ma is életben van. Sajnos azonban másként történt. Munkahelyén, az Építőipari Szállítási Vállalatnál szeptember 18-án, szombaton reggel közölték vele, hogy ha bírja, másnap, 19-én egy kis külön keresetre tehet szert, a „Vörös Október” termelőszövetkezet számára kell szállítást végezni.

Fáradtan, idegesen

A húszéves fiatalember előzőleg egész héten éjszakás volt, napi 12 órát dolgozott. Nem csoda hát, hogy rendkívül kimerültnek érezte magát. Erről azonban mélyen hallgatott, nem szólt. Egyrészt mert csábította a lehetőség, hiszen egy ilyen vasárnapi fuvar rendszerint 300 forint különpénzzel kecsegtetett. Azután bízott abban is, hogy fiatal szervezete egy nap alatt kiheveri az egész heti fáradalmakat. Másnap viszont, amikor hajnali három óra körül megszólalt az ébresztő, végtagsai szinte visszahúzták az ágyba. Két órába tellett az is, amíg fárasztó utazás után szentendrei lakhelyéről a telephelyére ért.

Déltájban végzett a nyolcadik fuvarjával. Ekkor kezdte érezni, hogy a fáradtság fokozatosan és egyre jobban elhatalmasodik felette. Budaörsön kis híján elgázolt egy váratlanul elébe lépő öregasszonyt. A Budaörsi úton pedig csak hajszáll választotta el attól, hogy egy, a másik forgalmi sávból kivágó autóbusszal össze ne ütközzék.

— Ilyen előzmények után haladtam tovább az Alkotás utcában — vallotta Csehóczi napokkal később. — Ideges és fáradt voltam. Így történhetett meg, hogy nem tudtam kiszámítani, mikor vált át a lámpa szabad jelzésre... Emlékszem, amikor a lejtős úton lefelé hajtottam, még piros volt a jelzés. De amikor láttam, hogy a lámpa színe piros-sárgára változik, továbbhaladtam. A zöld

szín felvillanását már nem láttam... (Csehóczi különben korábban épp ennek ellenkezőjét igyekezett bizonyítani!)

Súlyos veszélyhelyzetben

Az Alkotás utcát keresztező Márvány utcából — a teherautó sofőrjének bal kéz felőli Böszörményi úti irányból — ugyanekkor haladt át a CU-38-92 rendszámú Volkswagen, amelyet tulajdonosa, Benkő László üzletkötő vezetett.

A szakértő a tényeket egybevetve utólag megállapította, hogy a megközelítőleg 60 kilométeres sebességet figyelembe véve, a személyautó a jelzőlámpától olyan kis távolságra kapta meg a sárgát, amikor a vezető már esetleg csak vészfékezéssel állhatott volna meg.

A két veszélyhelyzet szinte pillanatra pontos egybeeséséből azután bekövetkezett a tragédia. A mintegy 40–50 kilométeres sebességgel közeledő teherautó és a személygépkocsi sarkai nagy erővel összecsapáltak. A két autó néhány másodpercig „érintőlegesen együtt futott”, majd szétvágódott, s a teherkocsi az összeütközés helyétől 13 méternyi távolságra a járdára farolt. A Volkswagen pedig — miközben a szakértő megállapítása szerint a vezető mintegy reflex-szerűen folytonosan fékezett — 22 méterrel távolabb, az egyik járdán kötött ki.

Tanulságok láncolata

A személygépkocsiban — miként erről a napilapok már korábban hírt adtak — egy család utazott. A 38 éves Benkő László, a 27 éves feleség és a 21 hónapos Nicolette. A kislány a helyszínen, az asszony a kórházba szállítás után meghalt, a családfejt pedig életveszélyes sérülésekkel viték el a mentők a helyszínről.

Benkő Lászlóné kislányával együtt a vezető melletti ülésen ült! A gyerek, Benkő Nicolette halála orvosi

vélemény szerint az életfontosságú szervek roncsolódása miatt következett be. E sérüléseket feltehetően úgy szenvedte el, hogy az ütközés pillanatában nagy erővel előrehaladva, a kocsiszerűszerű csapódott. Az édesanya halálában is hasonló okok játszottak közre: a végzetes sérülések üstétől, ütődéstől származó erőbehatás következményei — összegezte a szakvélemény. E megdöbbentő családi tragédia ismételt figyelmeztetés: a gépkocsivezető mellett ülni sok-sok veszélyt hordoz magában, főként olyankor, ha az utasok, mint például esetünkben, nincsenek beszajjazva, s még kapaszkodni sem lehet az ölben tartott kisgyerekek miatt.

Arra, hogy mindez hogyan történhetett meg, emberileg tulajdonképpen nincs is magyarázat. Hiszen szinte kézenfekvőnek tűnik: azért vannak a tiltó szabályok, a táblák, a lámpák, hogy kiszámított, pontos keretek közé kényszerítsék a közlekedő ember iramát... Hogy ahol kell, felvilágítsanak és óva intsenek a könnyelműségtől, a vak száguldás nagyképű önbizalmától... Hogy megvédjenek!

Ám a mai bonyolult közlekedésben nem elegendő a szabályokhoz való gépies alkalmazkodás! A közlekedő felek figyelmének defenzív, védekező módon többfelé is ki kell terjednie. Ez a balesetmentes közlekedés egyik biztosítéka. Nagy felelősséget jelent a volán mögé ülni. Gyalogos és autóséletek függenek ott minden rezzenéstől és mozdulattól.

Csehóczi Márton egyértelműen hibás. Teherautójának fékje hibátlan volt.

Benkő Lászlónak viszont, aki az utolsó pillanatban, már a kereszteződés határán kapta meg a sárga jelzést, a Kresz szerint is joga volt a „négyzet” mielőbbi elhagyására, az áthaladás mielőbbi befejezésére. A teherautó sofőre viszont mindenképpen köteles lett volna megállni. Arra ugyanis tudvalevően mindig számítani lehet és kell, hogy egy „elkészített” autó bennreked a kereszteződésben. És a piros-sárga — a piros tiltó jelzésével — hangsúlyozottan figyelmeztet arra a szabályra, hogy „ha a fényjelző készüléken a piros fény világít, a... járműnek... az ütközésközvetlenül előtt meg kell állnia!”

— Már nagyon kevés idő választotta el attól, hogy a lámpa zöldre váltson — védekezett a Közlekedésrendszert Csehóczi Márton.

Ám ez a „keves idő” — amit egyébként is lehetetlen előre felmérni, kiszámítani — végzetessé vált. Egy egész család végzetévé!

Csehóczi Mártonnak ezért a Kresz 37. § (1) bekezdésében foglalt előírások megszegése miatt — a BTK vonatkozó paragrafusa alapján — foglalkozás körében elkövetett, halált okozó gondatlan veszélyeztetés büntetért kell felelnie.

Pless Zsuzsa

Itt így közlekedünk

Őszintén szólva sokkal szívesebben írnánk most olvasóinknak a Zalka Máté tér új forgalmi rendjéről. Erre azonban csak később kerülhet sor, hiszen most készülnek a „Kőbánya Városközpont” rekonstrukciós tervei. Addig is tehát az öreg teret minden velejárá bonyolultmával együtt még el kell viselnünk. A térhez természetesen a vasúti töltésen túli terület, vagyis a Pongrác úti kereszteződés is hozzáértendő. Ezen a kiterjedt, de forgalmi szempontból igen szűk csomóponton gyűlik, zsúfolódik és osztódik el (többnyire nagy üggyel-bajjal) Kőbánya forgalmának számottevő része.

Sok gépjárművezető abban a tudatban közlekedik a téren, mintha ez a közlekedési szabályok értelmében körforgalmú lenne. Jöllehet megközelítően kör alakú a tér, de itt nincs érvényben — már régen nincs érvényben — a körforgalmú közlekedési rend. Akkor hát ki élvezzi az áthaladási elsőbbséget?

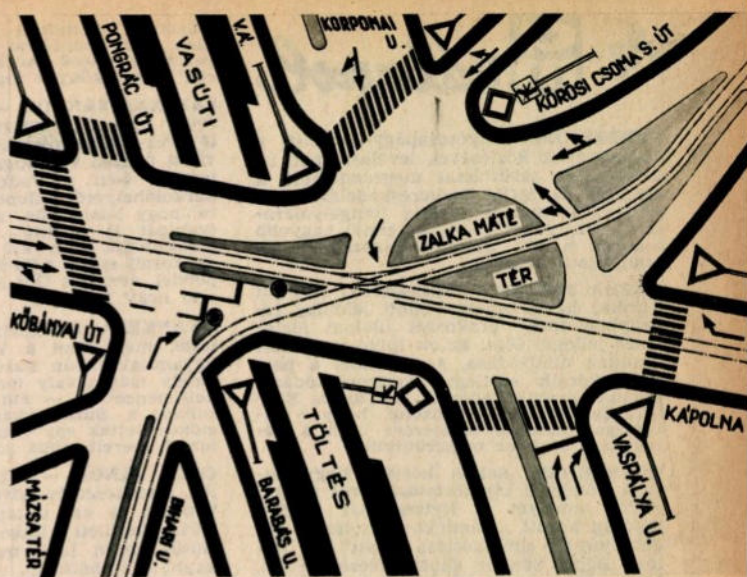
Mint ismeretes, a Kőbányai út—Kőrösi Csoma Sándor út téren át vezető szakasza kiemelt, tehát ez a főútvonal. A problémát az okozza, hogy a szóban forgó főútvonal nem egyenesen, hanem meglehetősen éles ívben kanyarodva szeli át a teret. Ettől függetlenül természetesen ezen a vonalon mindkét irányban haladók az összes többi betorkolló utcából érkezőkkel szemben előnyt élveznek. A Kőbányai úton a térhez érkező vasúti felüljáró előtt villamos keresztezhető az útnakat. A villamos érkezését korábban jelzőr, újabbban kétlencsés, úgynevezett villamosfedező jelzi, illetve áthaladási elsőbbségét biztosítja. Régi szabály, hogy az ilyen jelzőlámpához olyan tempóval kell közelítenünk, hogy amikor pirosra vált, még időben meg tudjunk állni. És mi szokott történni itt, amikor a lámpa pirosra vált? Nos, a járművezetők igen gyakran úgy állnak meg, mintha nem is lenne ott útkereszteződés. Ezzel pedig azok útját zárják el, akik a Pongrác útról a Mázsa tér (Bihari út) irányába szeretnének áthaladni. És az ilyen indokolatlan akadályoztatás ez utóbbi irányt követőknek azért is kellemetlen, mert ők a villamos fedezete mellett ilyenkor tudnának a legkönnyebben áthaladni. És ez érthető is, hiszen a főútvonal forgalmát — az egyik ágon — a jelzőlámpa megállítja!

A villamosfedező jelzőn túlhaladva érkezünk a tér további sok gondot okozó pontjaihoz. A Kőrösi Csoma S. út felé balra kanyarodva keresztezünk kell a 36-os jelzésű villamos vágányait. Ha éppen nem jön villamos, szerencsénk van, s nem kell azon töprengenünk, hogy kié az elsőbbség. De ha érkezik, ez már többnyire gondot jelent. A Kreszben található „villamos elsőbbségi jogok” egyike sem alkalmazható ugyanis itt.

Ezt persze nem azért tesszük szóvá, hogy az itt rendszerint alkalmazott udvarias gesztusról szoktassuk le a gépjárművezetőket. Ellenkezőleg! Eppen arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy az ilyen vitatható pontokon és esetekben a legcélravezetőbb szabályozó: az udvariasság.

Ehhez a témához és helyhez tartozik az is, hogy itt még lehetőség nyílik a párhuzamos haladásra: akik tehát a Kápolna utca felé haladnak, feltétlenül a külső sávba helyezkedjenek. A belső forgalmi sáv igénybevételét azok részére javasoljuk, akik a Korponai út irányába akarnak haladni. És itt mindjárt újabb veszélyes pontokkal találkozunk. Ezt a manőverezésünket úgy kell tekintenünk, hogy balra kanyarodunk. Eppen ezért, a főútvonal irányába haladó villamosoknak, sőt, a Kőrösi Csoma S. útról érkező gépjárműveknek (jobb kéz felől érkezők!) elsőbbséget kell biztosítanunk.

Nézzük most az ellenkező menetirányt. A Kőrösi Csoma S. úton e csomópontoz közelítve a nap minden szakában igen nagy gyalogos forgalommal kell számolnunk: a villamos-, az autóbüszmegállók és a vasútállomás között áramló gyalogosok között nagyon elővigyázatosan kell manővereznünk. Nem indokolatlanul hívjuk fel a figyelmet itt a gyalogosok elsőbbségére!



Továbbhaladva a Kőbányai út irányába, két balra kanyarodásra kell különösen ügyelnünk. Először is a tér közepén levő kör alakú sziget mentén a visszakanyarodáskor (a Vaspálya utca és a Kápolna utca felé haladva) hátrányban vagyunk a villamosokkal és a szemben jövő járművekkel (a Kőbányai út felől érkezőkkel) szemben. Az elsőbbség megadásakor úgy álljunk meg, hogy tőlünk a villamosok biztonságosan elhaladhassanak; a biztonsági térközre tehát feltétlenül ügyeljünk. A másik balra kanyarodási lehetőséget a vasúti átjáró alatt áthaladva találjuk — a Pongrác út torkolata előtt — a Mázsa tér irányába. Rendkívül balesetveszélyes manőver! Itt ugyancsak a villamosok és a szembejövő forgalom előnyét kell szem előtt tartanunk. És nem szabad megfeledkeznünk azokról sem, akik a Pongrác útról szeretnének a rendszerint hosszú veszteglések után végre kiszabadulni.

Hasonlóképpen nehéz kihajtani a Mázsa térről is, bár innen csak jobbra kisívből kapcsolódhatunk a tér forgalmába. Nehezíti a helyzetet az is, hogy közvetlenül a kereszteződés előtt három út torkollik egymásba. Itt a Bihari út irányából (jobbról!) érkezők az áthaladási elsőbbség. Ez persze egyáltalán nem vigasztalja a Barabás utca irányából jövőket, akiknek ezen a nagyon rövid szakaszon öt lényeges dologra kell ügyelniük: a villamosokra, különösen a Zalka Máté tér felől a vasúti töltés mögül kibújókra, — a Bihari úton haladó járművekre, — a gyalogosforgalomra, — a Kőbányai út elsőbbségére — és a Kőbányai útra kihajtva, a villamosfedező jelzőre.

A Mázsa tér irányából tehát a járművek csak jobbra kisívből mehetnek a Zalka Máté tér irányába. Olyan járművekkel, amelyek összmagassága a 3,5 métert meghaladja, feltétlenül kerüljük el a teret. A vasúti felüljáró alatt — amely a rajzon is látható vasúti töltés irányában szeli át az úttestet — 3,5 métert feltüntetett magasságkorlátozás található.

Egy másik fontos figyelmeztetésünk a teherautóvezetőknek szól: a Kőrösi Csoma S. úton a Zalka Máté tér és a Harmat utca közötti szakaszon mindkét irányban tilos a forgalmuk. Annak ellenére, hogy ez a tiltás már igen régóta fennáll, mégis gyakran találkozhatunk e korlátozásra ügyet sem vető teherautóvezetőkkel. A teherautóvezetők a részükre tiltott szakaszt a Harmat-Liget és Korponai utcákon kerülhetik el.

Végül a rajzhoz fűződő jelmagyarázat: a villamosfedező jelző jobb és bal oldali jelzőlámpáit körökkel jelöltük; a továbbhaladási irányokat a valóságos útburkolati jelekhez hasonló nyilak mutatják. A valóságban azonban ezek a nyilak nincsenek felfestve az útburkolatra. (Pedig minden bizonnyal ez is segítené a gépjárművezetők jobb tájékozódását!)

TÜBBEKNEK. Golyóscsapágy-cserénél, a csapágytípus közléseivel, levelezőlapon is, utánpótlás szállítással megrendelhető a csapágy az MGM kiskereskedelmi boltjában: 22 mm-es furat (tengelyméretig) a VI., Jókai u. 40., az ennél nagyobb méretűt a VI., Bajcsy-Zsilinszky út 53. szám alatti üzletben.

GAZDA JÓZSEF — BUDAPEST. A Pesti Színház hátsó bejárata előtt jelenleg érvényben levő várakozási tilalom ideiglenes jellegű. Oka: az ott folyó tartarozási munkák elhúzódnak, s a tilalom a parkoló kocsik esetleges megrongálódását hivatott megakadályozni. A Tanács Közlekedési Főosztálya közölte, hogy a tartarozási munkák befejezése után a várakozási tilalmat megszüntetik.

TÜBBEKNEK. Sokan kérték, hogy adjunk részletes tájékoztatást arról az ítéletről, amelyet a Nyíregyházi Megyei Bíróság hozott „szándékos gázolás és seélynyújtás elmulasztása miatt” az italozó Berki Sándor gépkocsivezető ellen. Most csak annyit közölhetünk, hogy az ügyvel a Legfelsőbb Bíróság foglalkozik, és ígéretet kaptunk, hogy amikor lehetséges, ismertethetjük a bűnügy anyagát.

MAGYARI JÓZSEF — BUDAPEST. Péreértette a „Hasznos tudni” sorozatunk július 21-én közölt tájékoztatását. Ajánlékosok illetéket csak akkor kell fizetni, ha a gépjárművet a magánszemély magánszemélytől „belföldön” kapja ajándékba. Tájékoztatónkban szó szerint meg is írjuk: „Gépjárműnek külföldről történő ajándékozása illetékmentes”. Sőt, hivatkozunk arra is, hogy ezt az illetékmentességet 11/1966 (IV. 29.) PM rendelet 30. § (1) bekezdésének f) pontja szabályozza.

VÁNYI ISTVÁN — CEGLÉD. Mint ismeretes, a segédmotoros kerékpár vezetésére a KPM a közlekedési ismeretekből tett sikeres vizsga alapján ad igazolványt. A BM Közlekedési Csoportfőnökség tájékoztatása szerint: „Akinnek bármely járműkategóriára érvényes vezetői engedélyje van, külön vizsga nélkül jogosult a segédmotoros kerékpár vezetésére. Igaz ugyan, hogy a vezetői engedély érvényességi idejét az orvosi vizsgálat kelte határozza meg, de mivel a segédmotoros kerékpár vezetéséhez szükséges igazolvány kiadásának nem feltétele az alkalmasság orvosi vizsgálata, ezért a vezetői engedély akkor is jogosít segédmotoros kerékpár vezetésére, ha érvényességi ideje lejárt.”

NYOLC MOTOROS. Valamennyi kérdésre az alapvető válasz: a számolás. Ennek alapján lehet az előre meghatározott motorteljesítményt elérni. A konstruktor természetesen előre meghatározza a tervezett motor fordulatszámát, amely számtalan tényező figyelembevételével érhető el, mint például: dugattyú-

nyúdsúly, lökethossz, sűrítési arány — hogy csak néhányat említsünk. Konstruálással Jurek Aurél „Gépjárműmotorok” című könyve foglalkozik.

FAZEKAS SÁNDOR — KECSKEMÉT. Bizony, nagyon szomorú dolog, hogy egy 18 éves szerszámkészítő-tanuló megtakarított pénzen vett Riga—4 mopedjét szeptember 4-én a Vadászati Világkiállítás parkolóhelyéről ellopták. Annak ellenére, hogy lákakatolta, a kábelt és a gertyapipát is levette... Felkérjük tehát olvasóinkat, hogy aki találkozik a krém és korall színű, 4069 371 motorszámú mopeddel, értesítse Ont Kecskeméten, a Kőrösi hegy 16. alatt.

„WANKEL”. A fogadást, sajnos, elvesztette, mert nem a Yamaha, hanem az ugyancsak japán Suzuki cégről van szó, amely még tavaly megvásárolta a Wankel-licenccet és — állítólag — Hamamatsuban, a Suzuki-gyárban egy szalagot előkészítettek egy Wankel-rendszerű motorral szerelt típus sorozatgyártására.

CSEH JÁNOS — BUDAPEST. Köszönjük értesítését és szívesen közöljük nyilvánosan is azt a tapasztalatát, hogy a XVI. kerületi Rákosszentmihályon, a Hősök tere felől trafikban korlátlanul kapható a betélap. Abban viszont igaz van, hogy az autósok ez kicsit íval csik, ezért ezúton is felhívjuk lapunk olvasóinak figyelmét, hogy a betélapokat — igazán korlátlan mennyiségben — a Nyomatványellátó Vállalat V., Szent István tér 4. alatti üzletében lehet kapni.

BRANDT ANTAL — ELEK és TÜBBEKNEK. Nem tudjuk, hogy honnan származik a hír, de tudomásunk szerint szó sincs arról, hogy a motorkerékpárok vizsgáztatási kötelezettségével kapcsolatos rendelkezést megváltoztatták. Változatlanul érvényes tehát, hogy mindazokat a motorkerékpárokat, amelyek a gyári vagy a hivatalos magyarországi megállapítás szerint óránként 50 km-nél nagyobb sebességgel képesek haladni, vagy pótlás felszerelésével utast is szállíthatnak, rendszámra kell el látni.

DR. PALÁSI TIBOR — BAK. A saját gépkocsinak hivatalos utak során történő használatáról szóló 3/1965. (VIII. 28.) MÜM rendelet (3) bekezdésében, ahol felsorolja a kilométerenként fizetendő összegeket, azt olvashatjuk: „Ezen felül a dolgozó részére a saját gépkocsi használatáért semmiféle további térítés (pl. javítási költségekhez hozzájárulás stb.) nem fizethető és természetben sem adható. Nem növelhető a térítési díj akkor sem, ha a dolgozó a gépkocsiján más személyt (személyeket) vagy szerzőmunkát, műszereket stb. is szállít.” A kiküldő szerv tehát felkérheti a saját gépkocsit használó alkalmazottját, hogy amennyiben a kilométerterítésre igényt tart, „takarékossági okokból” a munkaadó vállalat más dolgozóját is szállítsa az adott helyre. Ami a baleseti felelősséget illeti, az mindig a gépjárművezető, illetőleg az üzembentartó, a tulajdonost terheli. De mivel a gépjármű mindenkép-

TALÁLJA KI...



...melyik autógyár milyen típusa látható a futószalagon. Reméljük, nem sok időt vesz igénybe a helyes megjelölés, amelyet kérjük, november 6-ig levelezőlapon küldjenek el szerkesztőségünk címére. Mi pedig a három kisorsolt jutalomkönyvet postán küldjük meg a nyerteseknek.

Elég sokan ismerték fel a fényképtörökben a Lambretta Lul-t, amelyet az idén 50 el néven hoztak forgalomba 50 kcm-es motorral (furat-lökét 38x44 mm, sűrítési arány 7,5:1, teljesítménye 2 LE). A kisorsolt könyvjutalmakat OTTMÁR LAJOS (Parádsasvár, Kossuth u. 9.) — MIREIS TIBOR (Bp. XII., Böszörményi út 36/b) és NÉMETH ISTVÁN (Miskolc, L. Csabai kapu 23.) címére postán küldjük meg.

pen rendelkezik felelősségbiztosítással, a gépjárművezető által okozott esetleges károkat a Biztosító téríti meg. A casco-biztosítás senkire sem kötelező, csak — javasolható ...

OTTMÁR LAJOS — PARÁDSASVÁR. A DIN és a SAE közötti különbséget már néhányszor megírtuk. Európában főleg a DIN (Deutsche Industrie Normen) előírás szerint mérik a motorteljesítményt, azaz a mérés alatt a segédberendezéseket is működési állapotban tartják. A tengeren túl a SAE (Society of Automotive Engineers) szabványait alkalmazzák, azaz a mért motorral lekapcsolják a dinamót, a vízszivattyút, a hűtőventillátort. Ezzel magyarázható, hogy azonos motornak SAE-értékben nagyobb a teljesítménye, mint DIN-ben.

NÉMETH K. — SOPRON. Helytakarékosság miatt nem írjuk ki a versenyeredményekben a külföldi versenyzők országának nevét, hanem csak a gépjárműveknél alkalmazott országjelzést. Egyébként így olvashatjuk ezt a világ más autós lapjaiban is.

HORVÁTH SÁNDOR — SZEGED. A legnagyobb nyomaték az üzemben levő motor egyik fizikai jellemzője, amelyet a teljesítmény és a hozzátartozó fordulatszám határoz meg. Általában akkor a legnagyobb a forgatónyomaték, amikor a motor a maximális fordulatszám egyharmadát teljesíti. A forgatónyomatékot korábban még mértékegységben jelölték. Az erő mértékegységétől új egységként a kilopond (kp) és a pond (p) megjelölést használják az eddig szokásos kg és g helyett. A kg és a g a nemzetközi mértérendszerben egyértelműen a tömegegységet jelöli. Az új jelölés bevezetésére azért került sor egyes területeken, hogy a kg eddigi kettős (tömegegység és erőegység) jelentéséből eredő esetleges félreértések kiküszöbölhetőek legyenek.

Könyvekről

PAUSZTOVSZKIJ: Északi történet (Európa). Négy kisregény, változatos témákkal, de összeköti őket a náluuk oly népszerű írónak az az életfelfogása, hogy olyan szépnek mutassa meg a világot, amilyennek ő maga látni szeretné...

VEGH ANTAL: Egyedül a kastélyban (Kozmosz). A somogyiak úgy hívják megyéjüket: Somogyország. Valóban külön „ország”-e ez az országban? Különös emberek élnek-e ott, a somogyi pusztákon? Ami most történik ott, a beleilleszkedés a nagy változásokba — ez a regény mondanivalójának magva.

COLETTE: Édenek és börtönök (Gondolat). A világ egyik legolvasottabb írónőjének nem mindennapi élete alakul ki a műveinek részleteiből, leveleiből, feljegyzéseiből barátai által összeállított kötetben.

SZ. KOVÁCS IMRE: Szegények krónikája (Kossuth). Az író, aki maga is a cselédházak világában indult el, hitelesen, szinte tömön adatokban villantja elénk a parasztság egykor legszegényebb rétegének mai krónikáját.

CZEGLÉDY ILONA: A díszgyári vár (Corvina). Az országjáró autósok—motorosok ebből a szép kis könyvekből tanulhatják meg, hogy a helyreállított díszgyári vár hazánk egyik legerdekesebb, legszebb műemléke — második legnagyobb városunk nevezetessége.

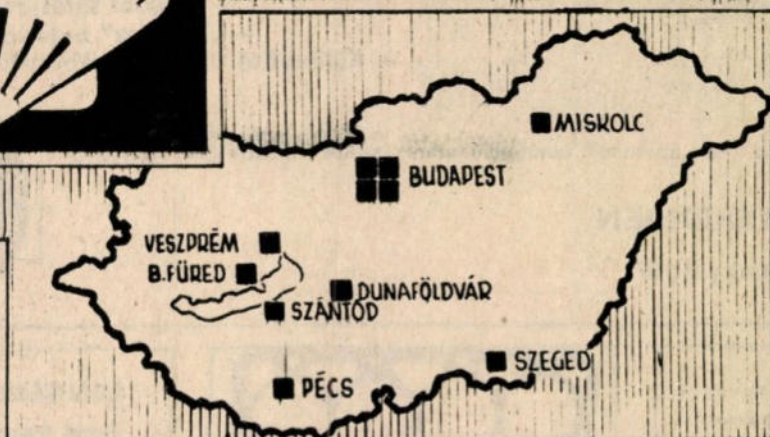
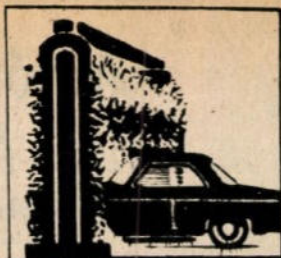
TÓTH TIBOR: Pozsonyi nyár (Móra). A bratislavai Madách Kladóval közösen gondozott könyv tizenévesek története, — de mert a fiatal szereplők felnőtt barátjuk társaságában végigbarangolják Pozsonyt és környékét, szinte idegenvezető „bedekerként” olvashatják a felneveltek is.

CSÁTH GÉZA: Éjszakai esztétizálás (Zeneműkiadó). Ezeknek a kritikáknak, esztétikai írásoknak a szerzője 1887—1919-ig élt — és most fedezzük fel újra. Olyan megfigyelésekkel, megállapításokkal érkezteti számunkra kora kulturális életét, hogy — kulturáltabbak leszünk e könyv olvasása után.

Az Autósok Könyvesboltja:
Budapest V., Deák Ferenc u. 15.

A VOLÁNNÁL...

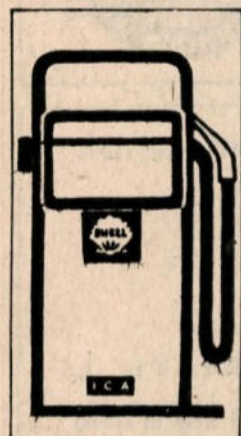
A 21. oldal cikkének tesztmeg-
fejtései: 1/b — 2/c — 3/b —
4/c — 5/a.



INTERAG RT.



INTERSERVICE



**TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL
ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL
SERVICE 6-22^h-IG
AUTÓ-ÁPOLÁSI CIKKEK**



MOPEDTULAJDONOSOK, FIGYELEM!

14-es számú részlegünket (Riga, Komár) augusztus 16-tól XX., Dózsa György út 36. sz. alól, XX., Lázár u. 2. sz. alá áthelyeztük

HUNGAROSZERVIZ
Autó- és Motorkerékpárjavító KTSZ
Bp. XIV., Gizella út 20.

TRABANT-WARTBURG

főtengelygörgőzés 500-600-900 és 1000-es hengerek illesztett, hőkezelt termo ováldugattyúval, időnként azonnal cserével is. Vidékre utónvétél.

NAGY ISTVÁN műszerész
Makó, Szegedi utca 25.

**Elektromos és
mechanikus elven
működő
autóműszerek
javítását**

Jótállással, rövid határidőre vállaljuk.

BUDAPEST XIII., Pozsonyi út 30.
Tel.: 494-395.

PÉCS I., Zsolnay V. út 44.

MOTOROSOKI

Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzáras lemebrészek 296 Ft
Sárga vitorlásöltöny 410 Ft
Készít: **FABIÁN JÓZSEF**
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

Minden típusú
AUTÓRUGÓ
javítása szereléssel, egy nap alatt
VOROS ISTVÁN
Bp. XIII., Fáy utca 84.
Telefon: 204-358

MOSZKVIC-407

típusú szerkezeti és karosszéria-alkatrészeket
magánfelek részére is raktárról árusítunk.

Ugyintéző: Nagy Irén, telefon: 200-810/179 mellékállomás



II. SZ. AUTOJAVÍTÓ VÁLLALAT
Bp. XIII., Révész u. 1-5.





Autótulajdonosok, figyelem!

- A téli időszakra való felkészüléshez ajánljuk:
- Fagyálló folyadék
 - Trabant fűtésjavító
 - „Toparex” autóriasztó
 - Különböző típusú gépkocsikhoz ülészatok.

Fentiekén kívül a „Globo” és „Spolana” autóápoló szerek széles választékával várjuk a Kedves Vásárlóinkat a

CSEPEL MINTATEREMBEN

Bp. VI., Bajcsy-Zsilinszky út 59



Lakosság és közületek részére személy- és tehergépkocsikra belső, külső huzatok, takarók, ponyvák hozott és saját anyagból, kívánsg szerinti készítését, valamint minden típusú gépkocsira, járműre való kárpitozását, kárpit tisztítását rövid határidőre vállaljuk.

Megrendeléseket lakosságtól és közületektől az alábbi helyeken fogadunk el:

Belső-külső huzatok, ponyvák:

**BUDAPEST XI., BARTÓK BÉLA ÚT 115.
TELEFON: 642-733**

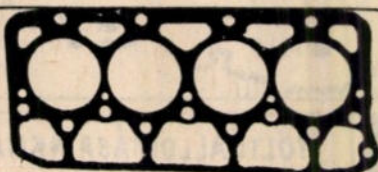
Kárpitozás, kárpittisztítás:

**BUDAORS, BUDAPESTI ÚT 24.
TELEFON: 642-773**

Központ:

**PEST MEGYEI SZOLGÁLTATÓ ÉS
CSOMAGOLÓ VÁLLALAT**

**Budapest XII., Kékgolyó u. 6. sz.
telefon: 153-689**



ÖZEMBIZTOS
vörösréz-azbeszt
hengerfejtömítések minden típushoz
Nytva: 8-17-ig
Szombaton zárva

MESÁN
tömítéskészítő
Bp. IX., Ráday u. 37.

AUTÓKERÉK DISZTÁRCSÁK
DISZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTESE MINDEN TÍPUSRA
Vidékre utánvétellel

MÉSZÁROS fémműmő
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon 127-584

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

Skoda Octavia
Opel Rekord
Simca, Fiat
Wartburg
Trabant
Moszkvics stb.
javítása jótállással

HORVÁTH L.

Budapest IX., Telepy u. 2/c.
(Hámán Kató út sarok)
Telefon: 144-513

POLSKI FIAT autójavító
DUDÁS, Bp. XIV.,
Szatmár u. 58.
T.: 634-511.



A modern ember jelszava :

**EGYETLEN LÉPÉST SEM PONTOS,
MEGBÍZHATÓ ÓRA NÉLKÜL!**

Az NDK óraiiparának ajánlata :

Ruhla ébresztőórák fém és különféle színű törhetetlen műanyag tokokban, elektromos világítású számlappal	75,- Ft 93,- Ft 110,- Ft 129,- Ft 170,- Ft
Sumatic miniatűr úti ébresztőóra	320,- Ft
Glashütte „Specimatic” férfi karóra, automata, naptáros	1150,- Ft
Glashütte női karóra	480,- Ft

Az órákért 1 éves garanciát vállalunk.

Forgalomba hozza az:

Kaphatók az: **ÓRA- ÉS ÉKSZERBOLTOKBAN**
áruházakban és ajándékboltokban



Összes keleti és nyugati

AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK

teljes felújítása
gyors cserévell

Garanciával!

Vidékre utánvétellel

KERÉKEGYENSÚLYOZÁS

legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS

„BÁRDI AUTÓTECHNIKA”

A SZAKMA MESTERE

Bp. VI., Szondi u. 15.

Telefon: 329-449



Háromszoros csehszlovák diadal a 46. Hatnaposon

Tavaly ilyenkor, e helyen „Kettős csehszlovák győzelem” cím alatt számoltunk be a Spanyolországban rendezett Nemzetközi Hatnaposról. És most, amikor a Nagy-Britanniához tartozó Man-szigeten, szeptember 20—25. között negyvenhatodszor gyűlt össze a világ minden tájáról 300 motorversenyző, köztük a legjobbak, a bajnokok mint a nemzeti és gyári csapatok legjobbjai, újabb és még fényesebb sikert arattak csehszlovák sportbarátaink.

E nagy múltú verseny szabályai időnként módosulnak, amint azt a fejlődés megkívánja. Hol a különféle díjakért versenyző csapatok számbeli összeállítását, hol a motorok származását, csoportosítását illetően változik. A győzelemmel szerzett versenyrendezői jogot is eltörölték, helyette a versenyt részt vevő bármelyik ország kérheti a rendezés jogát (amelyért nem nagyon törik magukat, mert ez, túl a jelentős költségeken, nagy munkát és jól bedolgozott rendezői szervezetet kíván).

Az eddigi legnagyobb csapatdíjat, a hagyományos Trophy-t felváltotta a Világ Trophy, amely felér egy világ-bajnokság értékével. Egy-egy nemzeti csapat 6 tagú (akik mellesleg egyéni versenyzőként is nevezhetők és értékelhetők). Szóló versenymotorjaik származhatnak idegen országból is, de a hat motornak legalább három hengerűrtartalomból kell származnia. Nemzetenként csak egy csapat nevezhető. Más a helyzet az Ezüst Serleg kategóriában, amelynek elnyeréséért két-két csapatot nevezhet egy nemzet, mégpedig négytagút. További előírás, hogy csakis azonos hengerűrtartalmúak lehetnek e motorok. Eszerint tehát van „A” és „B” csapat. A legtöbb nevezést a gyárak és a klubok adják le.

Ennyi bevezetés után lássuk a nagy versenyt, amelyhez az idén kegyes volt az időjárás. Ennek ellenére nem volt hiány izgalomban, amit az is bizonyít, hogy — szó szerint véve — az utolsó pillanatig bizonytalan volt a győztes kiléte.

Már az ELSŐ NAP meghozta a maga szenzációját: a brit csapat elvesztette egy tagját, ami napi 100 büntetőpontot jelentett, és ezzel Nagy-Britannia elvesztette győzelmi esélyét. Este ez volt az értékelés utáni helyzet: NSZK—0, CS—0, NDK—0, S—0, USA—0, I—0, NL—0, CH—21, GB—100, E—231. MÁSODIK NAP a svédek is embert veszítettek, és Olaszország is két büntetőponttal került a 6. helyre. Mire felvirradt a HARMADIK NAP, már csak 228 motor állt a reggeli rajthoz, amikor a vezető három 0-hibapontos csapat még szorosan egymás nyomában haladt, ámbar a motorok előkészítésének hibái jelentkeztek, valamint a versenyzők erőnléte és idegállapota is lemerhetővé vált valamennyi csapatnál. Estére nemcsak az USA veszítette embert, hanem Olaszország és Svédország is. Svájcnak már közel 800 pontja volt. Az Ezüst Serleg-csapatoknál Csehszlovákia két csapata jól tartotta magát az NSZK, Olaszország és az NDK előtt.

Magyar csapat is indult szeptember 26-án a jugoszláviai Zenicán, a helyi motorklub 25 éves fennállása alkalmából tíz ország részvételével megrendezett gyorsasági versenyen. Az edzési idők alapján igen jól állt Szabó a 125-ös és 250-es géposztályokban. Mellette a fiatalok közül még Repts került az első öt közé. Szorongva vártuk a 125-ÖS FUTAMOT, amelyben Szabó, Repts, Horváth és Lehcki indult. Az első körben Szabó és Repts vezette a rossz, dobáló pályán a mezőnyt. Szabó maga után „húzta” Repts-et és el is szakadtak a mezőnytől. Velük csak a veterán G. Fischer és R. Minhoff (NSZK) gyors, új, forgótárcsás Malco-gépekkel versenyezve tudtak lépést tartani. A táv felénél Szabó már csak önmagával versenyzett. Sikerként is megdöntönte Reisz Janika tavalyi, 108,3 km/ó átlagú körrekordját. Szabó új rekordja 109,2 km/ó. Horváth gyomorbántalmait, Lehcki rutintalansága miatt mér-

ÉVZÁRÓ — ŽENICÁN

sékelt teljesítményt nyújtott, Reisz Ősli kiállt. A 350-ES KATEGÓRIÁBAN a Zalka színeit egyedül Szabó képviselte. Győzelmet nem reméltünk, mert az indulók között volt a Népligetből ismert Staša, a négycsöves CZ „erőművel”, mellette állt a rajtvonalnál az ugyan-csak ismert Srna, a gyors, új, léghűtéses, kéthengeres Jawa-val (amelynek akár Jawa is lehetne a neve). A Staša, Srna, Szabó, Gunarsson-falka elhúzott a mezőnytől, de az ötödik körben Szabó Yamahájának gyújtása kezdett kihagyni és ezért Gunarsson szélárnyékába állt. De ez sem volt elég, újabb balszerencse lett Szabó útitársa, ugyanis többől letört a kormány bal csutakja. Laci említett a befutó kört „zsebből” kuplungozta, fékezéssel vezette a motort. Negyedikként ért célba.

A NEGYEDIK NAP vége felé egy cross-szerű terepen az NSZK-csapat egyik tagjának, Brandlnak Zündappja nem ment a kívánt módon. Kuplungzavar — állapították meg a szakemberek. A célnak nem volt már ideje a javításhoz, az utolsó pillanatban érte el a kontrollt — és már tolhatta is be a kis Zündappot a depóba.

Az ÖTÖDIK NAP reggelén a hivatalos rajtdíj előtt X-percel adják ki a versenyzőknek az éjszaka depóban őrzött motort, és azon az indulásig dolgozhatnak (segítség kizárva). Árgus szemmel figyelte a konkurrencia Brandl minden mozdulatát, aki mint precíz automata dolgozott. Mire rajthoz tudott állni, 12 perc késést írtak a számlájára. Nagy volt az ellenfelek álmélkodása, amikor este megtudták, hogy Brandl nem kapott 12 hibapontot, amint azt (a régi kiírás szerint) várták, hanem csupán olyan jó pontokból vontak le 20-at, amelyekből még aznap ugyanennyit visszaszerezhetett. Ugyanekkor az addig nulla-hibapontos holland csapatból Derk de Voss lábtöréssel esett ki és Frits Helling 500-as BSA-ja nem bírta tovább. (Ez napi 200 hibapontot jelentett a hollandoknak.)

És amikor az UTOLSÓ NAPON párosával útnak indították a megritkult mezőnyt, még mindig az NSZK csapatának volt a legkevesebb segédhibapontja. Ugyanez volt a helyzet 11 órakor, amikor visszatértek a versenyzők a rajthelyre, hogy kivegyék részükét a kétórás kötelező pihenésből. Azután a TT-pályán kijelölt 5 kilométeres körön került sor a gyorsasági záróversenyre, amelyen eldől a hat nap csatájának kimenetele.

A három esélyes csapat — NSZK—CS—NDK — vezetőinek nagy produkciója kezdődött a logarléccal, ugyanis azt kellett kiszámítani, hogy kinek, kit kell szorosan követni. A nemzeti csapatokat együtt indították, és miután lefutották az előírt négy kört, sokáig senki nem tudott semmit az eredményt illetően. A nemzetközi zsűri felügyelete alatt megkezdődött az egyszerűnek nem nevezhető értékelés — és a következő eredmény született:

VILÁG TROPHY: 1. Csehszlovákia (F. Mrazek, Jawa—250 — P. Camus, Jawa—250 — K. Masita, Jawa—350 — J. Briza, Jawa—350 — J. Fojtik, Jawa—362 — Z. Cespiya, Jawa—362) 0 hibapont, 99,4 shp. — 2. NSZK, 0—108,5 — 3. NDK, 0—339,8 — 4. USA és Hollandia, 400 — 6. Svédország, 500 — 7. Nagy-Britannia, 600 — 8. Olaszország, 602 — 9. Spanyolország, 1792 — 10. Svájc, 2077.

EZÜST SERLEG: 1. Csehszlovákia „B” csapata, 0—264,2 — 2. Csehszlovákia „A”, 0—292 — 3. NSZK „A”, 0—333,7 — 4. Olaszország „B”, 0—605,9 — 5. Nagy-Britannia „B”, 0—942,5 — 6. Lengyelország, 4 — 7. NDK „B”, 9 — 8. NDK „A”, 11 — 9. Svédország, 18 — 10. USA „A”, 75 — 11. Olaszország „A”, 300 — 12. Finnország „B”, 300 — 13. NSZK „B”, 301 — 14. Nagy-Britannia „A”, 401 — 15. Írország „A”, 439 — 16. Hollandia, 500 — 17. Finnország „A”, 604 — 18. Kanada, 921 — 19. Írország „B”, 1012 — 20. Spanyolország, 1181 — 21. USA „B”, 1504.

GYÁRI CSAPATOK: 1. Jawa B — 2. Jawa A — 3. MZ A — 4. MZ B — 5. Jawa D — 6. Jawa C — 7. Puch B — 8. Zündapp A — 9. KTM A (Olaszország) — 10. Cheney Triumph — 11. Monark-Crescent A — 12. Ossa (Nagy-Britannia) — 13. Puch A — 14. Monark-Crescent C és Zündapp B.

Szabó a 250-ES GÉPOSZTÁLYBAN kárpótolta magát, ahol Srnát a „Jawahával” és az ír Bob Coulttert (Yamaha) utasította maga mögé. A 25 ezres lelkes közönség integetéssel, buzdítással nyugtázta Laci huszárós vágóját. Itt indult még Takács Béla a Szabó-féle MZ-tel, nyolcadik helye igen dicseretes. De ide kíváncsok balszerencséje — tanulságképpen. A célbafutás után még elég nagy tempóban közeledett a lezárt pályán a depó felé, amikor egy néző kigyerekével átrohant Takács előtt, aki erős fékezéssel „elfektette” motorját, és közben bal vállát törte.

AZ 500-AS FUTAMBAN nem lehettek vérmes reményeink. A „nagyapó-korabeli” Nortonon versenyző Rontónak csak a tisztességes helytállásban lehettek reményei.

(A részletes eredményeket következő számunkban közöljük.)

Fadgyas Károly

A motorsport Esztergomban

Jó úton haladna Esztergomban a motorsport ügye, ha nem árnyékolná be ennek a sportágnak immár évtizedes hagyományát olyan tényező, melynek megoldása a SZIM Vasas Sportegyesület kereteit felülmúlja. Már tíz esztendeje, hogy — esetenként évente több ízben is — rendszeresen, szinte már hagyományosan a crossozóktól volt hangos a „Szamárhegy”. E versenysorozat növekvő népszerűsége ellenére is jelenleg bizonytalan folytatás előtt áll.

Több éves ígérgetés, pályabejárás, felmérés — és a vége: a gazdaságilag gyengélkedő Tsz, nem törődve a város és az egész motorsport igényeivel, megalkotta a minden versenymotort e területről kizáró határozatot, hogy minél előbb pénzzé tehesse a sok szép sportcsatát látott területet. Ha a SZIM Maróépgyár nem kap felsőbb segítséget, e versenyek megtartása bizonytalanra válhat!

De mint sportvezető, optimista szemmel nézve a kialakult helyzetet, bízom a helyi szervek megértésében és segítségében, és remélem, hogy e „tengerikigyó” úgy végül is pozitív eredményt hoz.

E nagy probléma leszámításával a megelégedés hangján szólhatok a SZIM Vasas crosstevékenységéről. A SZIM Maróépgyár nemcsak erkölcsileg, hanem tevőlegesen is segíti a motorosokat, és jó gazda módjára szíven viseli a szakosztály gondját, baját.

Idei versenyünkön egy olyan lendületet hozó „forgatócsoport” tevékenykedett Mlinszky János sportegyesületi

elnökhelyettes irányításával, mely az előfordult hibákat feledtetve jó érdemjegyeket vívott ki a májusi rendezvényünkön. Motorszakosztályunk munkája beilleszkedik a SZIM Vasas egész sportéletébe, s az egyesületi elnökség, Kiss Ferenc elnök vezetésével a távlati fejlesztési tervben szakosztályunk fejlődését az első között jelöli meg.

Versenyzőink teljesítménye az adott körülmények között (munkahelyi elfoglaltságok stb.) kielégítőek. E téren a jövőben vannak feladataink.

Most búcsúztatjuk az aktív versenyzéstől megváló Németh Istvánt és Kovács Józsefet, akik hosszú évekig eredményesen küzdöttek itthon és külföldön szakosztályunk, egyesületünk színeit, és mint alapító tagok részesei városunk motorsportjának megalapozásában.

A versenyzéstől visszavonult sportolókat újabbak követik. Például a fiatal Tóth István az idén országos junior bajnoki címmel örvendeztetette meg egyesületét, a szeniorok között is megtalálta már a helyét. Gépállományunk növekedését, felújítását a Magyar Motorsport Szövetség vezetői hathatós segítségének köszönhetjük.

Végezetül egy kényes kérdést tolmácsolnánk az MTS OT, vagy inkább az MTS közelgő kongresszusa elé:

Kérjük, mérsékeljék az import versenygépek árát! Nagy segítség lenne ez nemcsak a SZIM Vasasnak, hanem az egész motorsportnak.

Mécs László

SZIM Vasas Motorszakosztály vezetője

Öngól a motorfocinak?

Az AM május 21-i számában örvendezve adtuk hírl, hogy a csomádi Zöldmező Mgtsz „benzinnel beoltott” fiataljai összeálltak és megalakították az ország első motorfoci-csapatát. E híradás nyomán a hódmezővásárhelyi Hódikötő gyár jelentkezett a Magyar Motorsport Szövetségnél hasonló szándékú bejelentéssel. Ennek az örvendetes ténynek is szívesen adott visszhangot az AM.

Ez a váratlan fellobbanás e sportág iránt és a lelkes kezdeményezés arra engedett következtetni, hogy országunkban is gyökeret ereszt ez a baráti országokban is népszerű sportág. Amde tévedtünk, és erre a sajnálatos tényre egy, az NDK-ból érkező levél vezetett rá. Íme, részlet a levélből:

„Olvastunk az újságjokban egy cikket a Moto-Ball-Sportról. A mi motoros klubunk (Betonwerke, Dresden) tagjai 1966 óta művelik ezt a sportágat, és 1969-ben és 1970-ben országunk Serleg-győztese lettünk, és az idén először kiírt Moto-Ball bajnokságot a mi csapatunk nyerte el. Az ADMV elnökségének Serlegéért pedig a II. csapatunk küzd, és jelenleg az első helyen állnak. Nagyon szeretnénk idegen országok csapataival összehasonlító mérkőzéseket vívni, ezért írtunk is a két magyar klubnak július 16-án. A levélben azt ajánlottuk, hogy a csapatok megbízottai találkozzanak mérkőzések megbeszélésére. Sajnálattal állapítottuk meg, hogy még csak visszaigazolást sem kaptunk sorainkról. Ha megkapnánk e szakosztályvezetők pontos címét, ismét íránk annak reményében, hogy igyekezetünk nem lesz hiábavaló.”

Sok hozzátennivalónk nincs. Az AM természetesen már megválaszolta a levelet, és bocsánatot kért a címzetek nevében. Egyben megragadjuk az alkalmat, hogy nyilvánosan kérdezzük meg — legalább — a csomádi Zöldmezőnél Farkasvölgyi Jánost: mi is történt május óta a csomádi motorosokkal?

Az MC Betonwerke Dresden motorfoci-csapat, amely elnyerte az NDK bajnokságát



SALAKOZÓINK WIENER- NEUSTADTBAN

Október 3-án a wiener-neustadti stadionban találkoztak ez évben másodszer salakozóink az osztrák és jugoszláv válogatott salakozókkal, hogy összemérjék erejüket a SZOMSZED KUPA versenysorozatban. Az első verseny Ljubljában volt, amikor a magyar csapat 47–32–23 pontos eredménnyel győzött, megelőzve Jugoszlávia és Ausztria csapatát. Időközben az osztrák salakversenyzők sokat fejlődtek, és most hazájukban gondot okoztak versenyzőinknek. Szőke János, a miskolci Papp József SE kitűnő versenyzője, más kötelezettségek miatt nem vehetett részt a versenyen, helyette a szegedi Volán fiatal versenyzője, Szabó József volt a csapat negyedik tagja. Szabó egyszer már beugrott Szőke helyett az NSZK-beli Csapat VB-futamon. Akkor is, most is megletszött rajta egy — megítélésem szerint indokolatlan — elfogódottság, amikor külföldi versenyzővel került szembe. Érdekes volt megfigyelni, hogy a kitűnően motorozó Perényi mögött igen jól tudta tartani magát, ha azonban idegen versenyző került eléje vagy melléje, tudásán alul szerepelt. Gyepes Barnabás a tőle megszokott nagyszerű eredménnyel szerepelt, bár volt egy második és egy harmadik helyezése is. Perényi kétszer első — ebből az egyik döntötte el a magyar győzelmet —, háromszor második. Radácsi háromszor második és kétszer harmadik, végül Szabó egyszer második és kétszer harmadik volt. Az 5-ik futamban az osztrákok vezettek 14–9 arányban, a 10-ik futam után már nekünk volt jobb az eredmény 26–19 arányban, az utolsó harmadban a mi csapatunk 10, az osztrákok pedig 12 pontot szereztek, így alakult ki az eredmény: Magyarország 36, Ausztria 31 és Jugoszlávia 23 pont.

A két futam összesített eredménye: Magyarország 83 — Ausztria 54 — Jugoszlávia 55 pont.

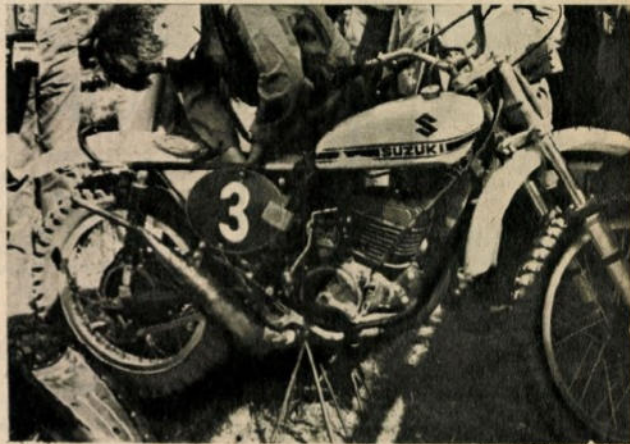
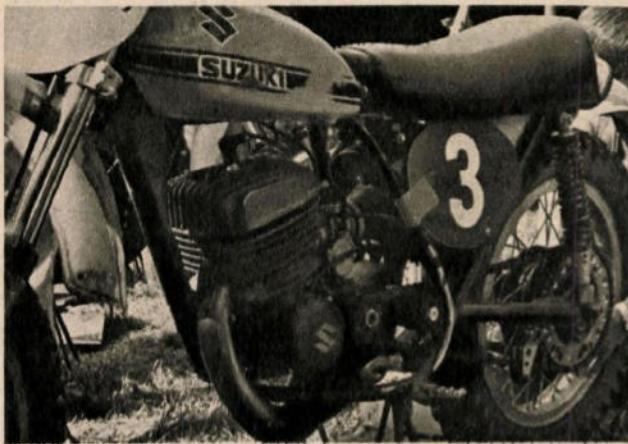
Dékán György



HOLICEI MOZAIK

A motocross világbajnokságok történetében elsőként a „vastag csontú” belga Joel Robert vallhatja magát ötszörös világbajnoknak. A 250-es géposztályban a világranglista elsője 1964-ben Robert volt. Őt követte a szovjet Arbekov, majd a svéd Hallman kaparintotta magához e címet. 1968-tól 1971-ig bezárólag újból Joel Robert birtokosa a világbajnoki arany medállának. Robert 1943. szeptember 34-én született, a belgiumi Chatelet-ben. Egyszerűség és a korszerűség jellemzi a világbajnoki Suzuki gépeket. Szembetűnő a gyárilag erősített első váztag, a bal oldali láncmeghajtás és a CZ-nél lényegesen kisebb hátsó lánc-kerék. A japánok biztosak a dolgukban: egy gyújtógyertyát elégségesnek tartanak. A Suzuki jobb oldala: itt kap helyet a kuplungház és szorosan mögötte a berügőkar, alatta a fékpedál. A „cérnavékony” kipufogóvezető adja az aránylag csöndes, vinnyogó hangot. A hosszúléptű sárga japáni csoda sárvédői áttetsző műanyagból készültek. Itt a gyári szerelő éppen légszűrő-filtert cserél.

(Mécs László felvételei)



PORSZÜRET

Csak a mondhatja, hogy a motorsport nem testedzés, aki még nem látott crossversenyt. Igaz, ebben is akad könnyebb, vagy éppen nehezebb fajta. Nos, pontosan az utóbbi kategóriába sorolható a Zalka MKK idényszári nemzetközi és bajnoki versenye, amely alaposan kifacsarta a rajtgép elé felsorakozó kétszer 20 porfelhő-lovagot.

Ha csak egy mondatra lenne hely, akkor ennyit írnék: „Nagy verseny volt!” (Felkiáltójellel.)

A 250-ESEK között a szovjet Kavinovnál csak a markos Kiss Lacl és a bajnok Mohácsi Jenő volt gyorsabb az edzésen. A „villámflúkhöz” tartozott még a lengyel Jaszinski és Olszewski. De nem hajtott rosszul a román Ionescu és a jugoszláv Malev-ković sem. Az első futam rajtjánál parittyaként lőtt el a Zalkás Kiss, akit a két szovjet fiú, Rulev, Kavinov, továbbá Mohácsi, Olszewski, Jaszinski és Bányai követett. Csak úgy patogtak a motorok a szemmel — és a jelen levő tévékamerával is — jól követhető pályát: jelölő sárga szalagok között. És amikor a hírhedt Elger-hegységgel vetekedő meredekségű teher mészfal megmászására került sor, kiderült, hogy ki a legény a gáton, a „siratófalon”. A motorok is tiltakoztak, dobálták magukat, és olykor a legények is lekerültek a hátukról. És akire nem mosolygott a Fortuna, az kifoghatott egy olyan meszkópörba burkolozott tömegbukást, amely nagyon is kérdésessé tehetette a továbbjutást. Nem volt ritkaság a többszöri nekilrmodás, és a versenyzők szájából hullott az áldás a siratófalra. Nos, ez a legenda hely temette el először Kiss László győzelmi reményét (amelyre még vissza kell térni). Ezután keményen küzdött, nem kímélte magát és a motorját, amellyel már az ötödik helyen fekdűt, de a CZ új, különleges hátsóabroncsa nem bírta tovább ezt a kínzást, elvesztette szabályos köralakját. Kiss beállt a depóba.

Győzött Rulev — Kavinov és Olszewski előtt, a legeredményesebb magyar, Mohácsi, a negyedik lett.

A NAGYKATEGÓRIÁBAN a szovjet VB-csapat tagja, Mojszejev bizonyult az edzésen a leggyorsabbnak, a további sorrend: Kibiria (SZU), Simon, Vörös és Roelofs (NL), aki Husqvarnát lovagolt, a többiek valamennyien CZ-t hajtottak.

Úgy kezdődött, hogy a két szovjet legény kavarta a port a többiek orra alá. De nem sokáig, mert műszaki hiba miatt las-

sítottak, majd kiálltak és Kőkényesy vette át a primet. Az izmos Zalkás fiú biztosan, Kőkényesy tartotta kezében a célg és kormányt. (Aki kezét fog Kőkényesy Gyurival, az nem irigyl a CZ gázmarkolatát.) Simont a gumidefekt dobta ki a versenyből, de kerékcseré után ismét beállt a csatasorba; azután a második helyet elfoglaló Vörös Pall esett ki, s így a tavalyi győztes, a holland Roelofs, magányos hosszútávutóként robogott a második helyen.

A pihenő nélküli szünet után folytatódott a verseny a 250-esek II. futamával.

Most aztán a célg nem változott a helyzet. A szovjet fiúk, Kavinov és Rulev diktálták az iramot (de milyent!), és kavarták a port (és milyent!) sporttársaik orra alá. A következő két helyen a lengyel crossozók táncoltatták a kavargó portól megszürkült CZ-jüket. A crossozástól búcsúzók Reitterer László jól tartotta magát, amíg csak motorja el nem némult. Mohácsit az alkai Somogyi követte, és távolabb a volt bajnok, a fehérvári Bányai, akinek most jól jött volna néhány bajnoki pont. Végül is ez volt a befutási sorrend: Kavinov — Rulev — Olszewski — Somogyi — Mohácsi.

Mire útnak indították az 500-asokat, az addig is barátságtalan ég elkomorult, és az erdő koszorúzta Farkasvölgy feleit, a termikeket meglövegölvö ott suhantak fenn hangtalanul az óriásmadarak, a vitorlázógépek. Most aztán megmutatta Gen-nadlj Mojszejev, mi is a cross, az igaz, kemény cross! Nincsen, aki előbe juthatna. Szép András úzte egy darabig, de aztán jött az ifjúság, a Závodny, és „szégyentelenül” érkezett másodikként a célba (amivel meg is nyerte a bajnokságot). Nem sokat von le a fiatal versenyző eredményéből, hogy az örökös bajnokot, Simont műszaki hiba sújtotta. Most még néhány szóban kell visszatérni Kiss László érthetetlen és talán kissé sportszerűtlen viselkedésére, aki kerékcseré-lése, illetve a kerék cseréje után nem volt hajlandó visszatérni a pályára, noha erre klubelnöke, a szövetség vezetői kérték. Úgy látszik, a sikerhez nem elég a tehetség, ha nincs sportfejelem.

(r. gy.)

(Eredmények és képek a 32. oldalon.)

CÍMLAPUNKON:

A III. Tokaj Rallye autósaj Debrecenben

(Ifj. Soproni Béla felvétele)

(A lapzártakor rendezett verseny eseményeiről következő számunkban adunk tudósítást)

„Autó-Motor” — Főszerkesztő: B. Pór Ipolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-488. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadó a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9-11. Telefon: 321-285.) — Terjeszt a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapest) és kerületi kézbesítő postahivataloknál és kézbesítőknél. Előfizetési díj negyedévre 18 Ft, fél évre 36 Ft, egész évre 72 Ft. — Előfizetés külföldről: a Kultúra Könyv és Hírlap Külföldi Kereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviselőiténél. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

71.6711 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



PORSZÜRET

(A crossverseny tudósításának folytatása)

EREDMÉNY: 250 KCM (táv 2x35 perc+ 2 kör, 20 ind., 16 bef.): 1. V. Kavinov, SZU, 3 pont — 2. P. Rulev, SZU, 3 — 3. S. Olszewski, PL, 4 — 4. Somogyi József, Alu SE, 10 — 5. Mohácsi Jenő, HSE, 11 — 6. Reitterer László, ZM, 15 — 7. Técsi Sándor, Videoton, 16 — 8. Szűcs Károly, Soproni DKV, 16 — 9. Vesztergom Jenő, Videoton, 22 — 10. Horváth Pál, Szegedi SE, 22 — 11. Tóth István, SZIM, Vasas, 25 — 12. T. Jaszinski, PL, — 13. Gellér Tibor, SZIM Vasas; — 500 KCM: 1. Kökényesy György, ZM, 6 — 2. Závodny István, ZM, 7 — 3. Szép András, ZM, 9 — 4. Vörös Pál, HSE, 12 — 5. Czuni László, Klacháza, 13 — 6. Poszmik Árpád, HSE, 13 — 7. Demeter Anyos, HSE, 19 — 8. P. Filipescu, R, 19 — 9. J. Bullkowsk, PL, 19 — 10. Kátal Albert, Szegedi Volán, 22 — 11. T. Moasa, R, 26 — 12. Darázs Antal, Szegedi V., 25 — 13. G. Mojszejev, SZU, — 14. Simon Ferenc, Videoton (mind CZ).

Még egy kör, jelzi a sportbíró



Gubala menekül a mögötte ugró és végül győztes Kavinov elől



A holland Jo Roelofs egyszer ugyan második lett, de a II. futamból kiesett a Husqvarnája miatt

Megérdemelten lett első a 250-es osztályban Vlagyimir Kavinov



Rulev a hátsó kerekére ülteti CZ-jét a spanyol sáncon

Három boldog Zalkás. A győztes Kökényesyt a második és harmadik helyezett Závodny és Szép öleli át

(RÓZSA GYÖRGY felvétele)

