

ma



**UTAZÁS
„AZ ÉV
AUTÓJÁVAL”**

autó-motor

XXIV. évf.
1971. VI. 21.
Ára: 3 Ft

12



A HUNGAROSZERVIZ

1971. június 1-én

ZSIGULI MÁRKASZERVIZÉT

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



MEGNYITOTTA

Kijelölt vevőszolgálati állomás. 1–2–3-as szemlék. Garanciális javítások.

Karosszéria javítás és fényezés. Komplex diagnosztikai állomás. Garancián túli javítások.

Autóvillamossági javítás. Szerviz. Minőségi olajok. Mérnöki szaktanácsadás.



**AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT**

TEL.: 136-093

**MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT
KIELÉGÍTÜNK.**

KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!

VILAGSZÍNVONAL



**MINDEN KOCSIHOZ
MINDEN IDŐBEN**



Miért nincs elég gumi és pótalkatrész?

Írta: BESSENYEI GÁBOR, a KNEB gazdasági szakértője

Bizonyára emlékeznek a kedves Olvasók, hogy az elmúlt év augusztusában segítségüket kértük. Azt kértük: töltsenek ki egy kérdőívet, amely az alkatrész-, szerviz- és gumielátásra vonatkozott. A beküldött kérdőívek mennyiségéből és a legtöbbhez csatolt levelekből is kitudt, hogy a Központi Népi Ellenőrzési Bizottság valóban közérdekű vizsgálatot indított. Mivel a vizsgálat befejeződött és jelentésünket a kormány Gazdasági Bizottsága is elfogadta, úgy gondolom, kötelességünk mindazokat tájékoztatni a vizsgálat tapasztalatairól, akik annak eredményességét elősegítették.

A vizsgálat megindítása előtt érkezett kérdőívek feldolgozása után számos információval rendelkezünk a magánautósokat érintő problémákról. A kitöltött kérdőívek mellé csatolt levelekben az autósok árdragításra, alkatrészekkel való úzerkedésre, helytelen üzletpolitikára, minőségi és garanciális problémákra hívták fel a népi ellenőrzés figyelmét. Az országos és területi vizsgálati programok kidolgozásánál ezeket a jelzéseket figyelembe vettük. A további kérdések megtárgyalására szükségesnek láttuk a Magyar Autóklubot — a magánautósok érdekképviseleti szervét — is bevonni. Az alkatrészárúrással foglalkozó üzletek választékát, az eladók szakképzettségét központilag összeállított lista alapján, próbavásárlásokkal ellenőriztettük.

Helyszíni vizsgálatokat végeztünk a fővároson kívül 11 megyében, az AUTOKER központját pedig a KNEB népi ellenőri vizsgálták. A helyszíni vizsgálatok tapasztalatait megérintő összesítették. Ezekre a jelentésekre alapozva készült az országos összefoglaló jelentés, amit az elmúlt hónapban tárgyalt a kormány Gazdasági Bizottsága.

A vizsgálat a teher- és személygépjárművek

alkatrészellátásával

és gumibroncsellátásával foglalkozott. Mivel megítélésem szerint az AM olvasói elsősorban a személygépkocsikkal kapcsolatos problémák érdeklik, a tehergépkocsik alkatrészrendszereit csak néhány gondolattal érintem. Ugyanis nem hiszem, hogy a magánautósokat sikerülne azzal megvizsgálni, ha bemutatnám, hogy a tehergépkocsiknál éppen olyan kedvezőtlen az alkatrészellátás, mint a személygépkocsiknál.

A vizsgálat egészen az alkatrészgyártásig nyúlt vissza. Az országban forgalomban levő pótalkatrészek jelentős részét ugyanis belföldön gyártják. Tehergépkocsiknál ez az arány kiteszi az 80%-ot, de személygépkocsiknál is eléri a 20–30%-ot. A külföldön gyártott gépkocsik szerkezeti alkatrészeit csaknem kizárólag a gyártóművek szállítják, míg a felszerelési cikkek, műszaki gumidáruk, tömítések és villamosági cikkek jelentős részét ezekhez a kocsihoz is belföldön gyártják.

Az utóbbi években fokozatosan romló ellátás a belföldi gyártásban megívó hiányosságokra is visszavezethető. A vizsgálat tapasztalatai szerint annak ellenére, hogy a pótalkatrész-árak nincsenek maximálva, tehát a szabad áras termékek kategóriájába tartoznak, az alkatrészeket előállító vállalatok mégsem törekednek a szükséges mennyiség gyártására. A megrendelések ugyanis a legtöbb esetben kis sorozatokra vonatkoznak, amelyek gyártása viszonylag több gondot okoz, és magas költséggel jár. Ezért a pótalkatrészgyártás gondjaitól még azok a vállalatok is iparkodnak megszabadulni, akik évek óta ezzel foglalkoztak. Egy-egy ilyen gyártás-átadás viszont a legtöbb esetben hónapokig húzódtott, aminek következtében az alkatrész eljutott az üzletekből. A rohamosan növekedő gépkocsialomány viszont éppen azt tenné szükségessé, hogy minél szélesebb körben foglalkozzanak a vállalatok, ktsz-ek pótalkatrészgyártással.

Az ország pótalkatrész-igényeinek tervezésével, a forgalmazásai, értékesítéssel jelenleg csaknem kizárólag az Auto- és Alkatrészkereskedelmi Vállalat foglalkozik. Ez a lényegében monopoli helyzet önmagában véve még nem jelenti azt, hogy az ellátásnak rossznak kell lenni. Az AUTOKER szervezete azonban a megnövekedett értékesítési forgalommal járó feladatokkal, nem tudott megbirkózni, ami nagymértékben hozzájárult a jelenlegi kedvezőtlen alkatrészellátási helyzethez. Ugyanis már az országos igényeket sem képesek kellő megalapozottsággal összeállítani, és ezért a külföldre feladott megrendelések a belföldihez hasonlóan nem fedik a tényleges igényeket.

A vizsgálat azt is megállapította, hogy a külföldi gyárak szállítóképességével közel sincs olyan nagy probléma, mint az a közutadatban van. A tapasztalatok ugyanis azt mutatták, hogy az időben feladott megrendelésekre megfelelő mennyiségben és választékban szállítanak és sokszor még a határidővel sincs baj. Problémát jelent viszont az, hogy a megrendeléseket csaknem egy évvel korábban kell feladni, mint amikorra a szállítás várható. Ilyen korai időpontban pedig a várható igények nem keilően ismertek. Sok esetben még kalkulálásuk is nehéz-

séget jelent, de meg kell jegyezni, hogy nem lehetetlen. Az időközben jelentkező igényekre ugyan pótmegrendelést lehet feladni, de ezekre mind belföldről, mind a szocialista relációból csak minimális mennyiségben szállítanak, mivel ezeket az igényeket a gyártó vállalatok termelési terveikben nehezen tudják figyelembe venni.

A tőkés országokba feladott megrendelésekre általában rövid határidőn belül reagálnak. Viszont a beszerezhető pótalkatrészek ára ugyanakkor lényegesen magasabb, mint a szocialista táborból vásárolható azonos alkatrészeké. Az AUTOKER ezt az árkülönbséget a legtöbb esetben a vevőkre hárítja át, annak ellenére, hogy a „mértektartó” megrendelések miatt előállott hiány zömmel az ő hibájukból, illetve mulasztásukból adódik. A kereskedelmi hálózatra a szűk választék miatt előállott hiány zömmel az ő hibájukból, illetve mulasztásukból adódik. A kereskedelmi hálózatra a szűk választék miatt előállott hiány zömmel az ő hibájukból, illetve mulasztásukból adódik.

A vizsgálat megállapította, hogy még a négy uralkodó gépkocsitípusnál is (Trabant, Wartburg, Skoda, Moszkvics) típusonként több száz olyan alkatrész van, amelyekből az AUTOKER nem tart készletet, tehát sem külföldről, sem belföldről egyáltalában nem is rendel. Ezek csaknem kivétel nélkül kis értékű, filléres cikkek (rugók, csavarok, alátétek, tömítések stb.), amelyeknek hiányát a kérdőívet beküldőknek is több mint fele kifogásolta, mivel ezeket az apró alkatrészeket ugyanakkor a kereskedelem más területein sem lehet beszerezni. Hogy ezek miatt az apró alkatrészek miatt mégsem állnak a gépkocsik, az nagyrészt abból adódik, hogy ha alkatrészként nem is, de komplett (összeszerelt) darabban kaphatók. Például a karburátorban levő rugó helyett teljes karburátor, vagy megazakító helyett komplett osztófeje. Az ilyen megoldás mindenképpen káros és ugyanakkor költséges. Az autósok sokszor kénytelenek ezeket a jóval drágább egységeket megvenni, de ugyanakkor a kereskedelem az így eladott „holi” értékben további szükséges alkatrészeket is be tudna szerezni.

A kereskedelmi üzlethálózat fejlesztésére az AUTOKER az elmúlt években nem fordított kellő gondot. A gépkocsik számának növekedésével ezért az üzletekben mindenütt nőtt a zsúfoltság. Sokszor a vevőknek — különösen vidéken — csaknem egy órát kell ácsorogni, míg megtudják, hogy a kívánt alkatrész nem kapható. A próbavásárlások tapasztalatai ugyanis azt bizonyították, hogy — a budapesti szaküzletek is beleértve — a keresett alkatrészek 40–60%-a nem kapható. Egyéb felméréseink szerint mind a teher-, mind a személyautóknál a keresett alkatrészek csaknem fele visszatérően vagy tartósan „hiányosok”.

Az alkatrészek tárolására szolgáló raktárak már rég nem felelnek meg a követelményeknek. A raktárak szűk alapterülete, valamint — a legtöbb vidéki üzletben — a teher- és személygépkocsik-alkatrészek szétválasztatlansága miatt a készletek általában áttekinthetetlenek. Debrecenben például a próbavásárlás során előfordult, hogy három olyan alkatrészt is azt mondták az eladó, hogy nincs, amiből később a népi ellenőrök a raktárban jelentős készleteket találtak. A hiánygazdálkodás vélejáraként több helyen találkoztunk (a kérdőívhez mellékelt levelekben jeleztük) „puit alóli” kiszolgálással, vagy magánkereskedő ajánlásával, akiknél a „felárral” beszerezhető pótalkatrész nem egy esetben az AUTOKER-üzletből származott. Természetesen a vizsgálatot végző népi ellenőrök és az illetékes Népi Ellenőrzési Bizottságok ilyen esetekben a szükséges intézkedéseket azonnal megtették.

Joggal teszik fel viszont a kérdést az autósok, hogy miért nem lehet egyes alkatrészeket az állami kereskedelemben kapni, míg a magánkereskedőknél, kisiparosoknál az korlátlanul rendelkezésre áll. Megállapításaink szerint a magánkereskedők nagyobb gondot fordítanak a piac figyelésére, a „hiányosok” feltárására, mint az AUTOKER, és megtalálják azt a kisiparost, aki belföldön is képes a pótalkatrészt gyártani. A későbbiek során azonban nagyobb gondot kell fordítani az árellenőrzésre, mivel a népi ellenőrök ilyen téren több kifogásainvalót találtak.

Az alkatrészellátásban enyhülést tapasztaltunk azoknál a típusoknál, amelyeknél a nyugati autógyárak a márkaszerviz mellett konszignációs alkatrészraktárak felállítását vállalták. Ezekből a raktárakból eladás is történik. Az itt beszerezhető alkatrészek ára viszont általában magasabb az AUTOKER áránál. A másik hátrány pedig az, hogy ilyen raktárak kizárólag Budapesten találhatóak.

A vizsgálat megállapításait az illetékes tárcák és az érintett szakterületek vezetőivel részletekbe menően megtárgyaltuk. Mint minden vizsgálat után, most is a fennálló hiányosságok megszüntetésére számos javaslatot dolgoztunk ki. Tekintettel a gépkocsik számának rohamosan növekedésére, szükségesnek látjuk az autó- és alkatrészkereskedelem szervezetének jelentős korszerűsítését. A jelenlegi rendszerben ugyanis a Merkur és az AUTOKER közötti üzleti kapcsolat nem biztosítja maradéktalanul, hogy a gyártó vállalatok az új gépkocsikkal együtt elküldjék a garanciális időszakra — és azon túl is — szükséges pótalkatrészeket megfelelő mennyiségben és választékban. A vizsgálatunk alapján a gazdasági Bizottság május határozata előírta, hogy a gépjárművek vá-

sárlásakor a külkereskedelemnek szerződésileg kell biztosítania a megfelelő alkatrészmennyiséget. Egyébként a teendő intézkedéseket a közeljövőben miniszteri szinten ismét megjavítják, mivel az egész alkatrészeskereskedelem átszervezésére a részleteket illetően javaslatokat tenni nem a népi ellenőrzés, hanem az illetékes szakemberek feladata. Csak gondolatként vetettük fel olyan márkák vagy beszerzési területek szerint szakosított vállalatok létesítését, amelyek új autók értékesítésével és pótalkatrészekkel való ellátásával is foglalkoznának.

Azt is el kell őszintén mondani, hogy a vizsgálat befejezése óta az AUTÓKER is számos intézkedést tett. Mivel azonban a rendelkezések átfutási ideje igen hosszú, a javulás az ellátásban még nem mindenütt tapasztalható. Rövidesen enyhítik a budapesti szaküzletek zsúfoltságát, mivel a központi nagykereskedelmi raktár megnyitásával sok üzlethelyiség felszabadul, ahol korszerű kiskereskedelmi üzleteket fognak létesíteni. Az intézkedéseket, azt hiszem, valamennyi autós türelmetlenül várja.

A vizsgálat kiterjedt

a gumiabroncsellátás

problémáira is. Megállapítottuk, hogy az ország gumiköpeny-szükségletét a hazai gyártás már nem tudja fedezni, sem a teherautókra, sem a személyautókra. Az import fokozása külön gondot jelent, mivel a gumiabroncs Európa-szerte igen keresett árucikk.

A magánautósok részére történő gumiabroncs-gyártás és értékesítés terén az alkatrészellátáshoz hasonló monopol helyzet áll fenn. Az Országos Gumiipari Vállalat a lakosság igényeit maga méri fel, maga irányítja a gyártást és az import mennyiségét, valamint egymaga értékesíti. (A vidéki üzletekben kapható gumiabroncs ugyan is tőle származik.)

A kielégítetlenség oka a szűkös gyártó kapacitáson kívül abban is rejlik, hogy az OGV az általa gyártott gumik futásteljesítményét olyan magasnak értékeli, amiket a gumik csak a legkritikább esetben érnek el, és ezért a köpenyeket a gyár által tervezettnél gyakrabban szükséges lecserélni.

Országosan nincs megoldva a futózás kérdése sem. Egyes államokban a futóztott gumik vásárlása eléri az új gumik értékesítésének 50%-át. Nálunk a 6—8%-ot sem közelíti meg. A felhasználók jogosan idegenkednek a futóztástól, mivel a vizsgálat megállapításai szerint a futóztott gumik teljesítménye sok esetben az új gumik futásteljesítményének csak töredéke. Növeli az idegenkedést az a körülmény is, hogy a futózással kapcsolatos ügyintézés — főleg szervezési hiányosságok miatt — hosszadalmas. A gépkocsitulajdonosnak ugyanis a futóztandó köpenyt postán kell feladni a nyíregyházi gyár címére, ahol 6—10 hetes határidővel vállalják a futóztást, ha az abroncsot egyáltalán „megfelelőnek” találják.

A gumiabroncs-kereskedelmi hálózat még a pótalkatrész-ellátásnál is koncentráltabb. A lakosság számára történő értékesítéssel ugyanis Budapesten csak egy szaküzlet, vidéken pedig néhány viszonteladó foglalkozik. Amennyiben a budapesti szaküzletben a vevő nem kap gumiköpenyt, úgynevezett „Igénybejelentő lapot” tölt ki, amelyre az OGV általában semmiféle választ nem ad. A vizsgálat megállapította, hogy ezeknek az Igénybejelentő lapoknak a nyilvánartása nem volt megszervezve. Az elmúlt évekről a népi ellenőrök több ezer bejelentőlapot találtak, miközben az üzletben az árusítás folyt. Kifogás tárgyát képezte még a gumiabroncsok minőségi reklamációjának jelenlegi rendszere is. A gyártási hibás gumikat a vevő költségére az OGV-hez kell beszállítani, ahol felülvizsgálják. Amennyiben a gyár a hibát elismeri, az általa becsült futásteljesítmény arányos értékének befizetése mellett ad csak új gumit. Amennyiben a garanciális kifogást nem ismeri el, a vevőnek nincs módjában más, pártatlan szervhez — például a

Kereskedelmi Minőségellenőrző Intézethez — fordulni, mivel egy korábbi megállapodás alapján a hibák felülvizsgálását az OGV kizárólagos joggal végzi. Mindkét eljárás a kereskedelemben szinte példa nélküli. Természetesen ezekkel mi sem értetünk egyet és ennek mielőbbi megváltoztatását javasoltuk.

Végül, de nem utolsósorban foglalkoztunk a szervizek

garanciális tevékenységével,

különös tekintettel arra, hogy a rohamos gépkocsi-állomány növekedésére az autójavítók hogyan készültek fel. A jelenlegi szűkös kapacitás következtében ugyanis a legtöbb helyen a garanciális munkákra — bár azokat előnyben részesítik — 5—10 nappal előbb kell jelentkezni. Főszerepben előfordult 30—40 napos várakozás is. Ez talán abból is adódik, hogy a Merkur Vállalat a garanciális munkák végzésére kizárólag az AFIT-tal és néhány ktsz-szel szerződött. Így tehát a vidéki AFIT-üzemek csaknem valamennyi ismertebb típus garanciális munkáját vállalják, amire sem szakemberek, sem számszámok, sem alkatrészek szempontjából nincsenek felkészülve és belátható időn belül nem is tudnak felkészülni. További probléma, hogy az AFIT-műhelyek túlzottan koncentrált elhelyezések, aminek következtében — a kérdőívek tanulsága szerint — a vidéki Trabant- és Wartburg-tulajdonosok 15%-a 50 kilométeren belül nem tudja a kötelező átvizsgálásokat elvégeztetni. Pedig ezek a kocsik nem tartoznak a ritka típusok közé...

A vizsgálat megállapításai szerint az előírt munkafázisokat nem végzik el kellő alapossgal, szakszerűséggel és lelkiismeretességgel. Ennek egyik oka csak a túlterheltség, a többi a fegyelmetlenségben, lelkiismeretlenségben rejlik. A kérdőívek is tulajdonképpen ezt mutatják, mivel a beérkezett válaszok 48%-a kijelentette, hogy a garanciális munkát egyáltalán nem, vagy csak részben végezték el, további 18% a megfelelő munkavégzést (szakismeret hiánya stb. miatt) nem tudta ellenőrizni, illetve értékelni. Határozottan pozitív választ csak a kérdőívek 22%-áról tudtunk leolvasni.

Problémaként merült fel, hogy némely típus vevőszolgálati füzetében ezek a munkák ugyan fel vannak sorolva, de a tulajdonost nem engedik be a műhelybe, hogy a munkavégzést figyelemmel kísérje. Van viszont néhány típus, ahol ezek a munkák nincsenek felsorolva a vevőszolgálati füzetben, és ezekhez a listákhoz a tulajdonos máshol sem férhet hozzá. Számunkra furcsa, hogy a Merkur és az AFIT miért csinál titkot ebből a kérdésből, amikor itt tulajdonképpen nem szívessegről van szó, mivel a garanciális költségek címén a Merkur, típusától függően 2500—4000 Ft-ig terjedő összeget fizet a javítóknak, amit a kocsik árába belekalkulál.

A munka minőségének javítására néhány egészséges kezdeményezés már a vizsgálat idején is történt, de ezekkel önmagukban nem lehetünk elégedettek. A javítóipar fejlesztéséhez szükséges anyagi erőforrásokat a kormány egy korábbi határozatával biztosította, és így várható, hogy a IV. ötéves terv végére az igények és a kapacitások közötti egyensúly helyreáll. Úgy gondoljuk azonban, hogy az új építkezések befejezése előtt is számos intézkedést lehet tenni arra vonatkozóan, hogy a munkaerőkölcs a javítóipar területén is megjavuljon, és a tulajdonosok ne kívánkozzanak be a műhelyekbe kocsijukat őrizni, hanem joggal bízzanak abban, hogy a szükséges javítást kellő szakismerettel rendelkező szerelők hiánytalanul elvégzik.

A vizsgálat befejezése után korai lenne azt hinni, hogy az intézkedések kapcsán bármelyik területen máról holnapra döntő változás fog bekövetkezni. Reméljük azonban, hogy a vizsgálat az autózás nélkülözhetetlen elemeit, a pótalkatrész-, gumi- és szervizellátást a jelenlegi mélypontról kimozdította, és javaslataink alapján a magánautósok is számottevő előrehaladást és tartós javulást fognak tapasztalni.

Úszó gépkocsiparkoló!

Mint lapjuk rendszeres olvasói, figyelemmel kísérjük fáradozásukat, hogy az írott szó erejével segítik a Belváros parkolási gondjait enyhítő tervek megvalósulását. Különösen az 1971. március 21-én megjelent „Hol álljon az autó?” cikkük ecseteli részletesen az e téren korántsem rózsás jövőt. A „kézenfekvő” természetes parkolóhelyek már most beteltek, bár a cikk szerint rejtett tartalékok még akadnak, de ezek kihasználása is csak a pillanatnyi helyzet javítana rövid ideig. A gépkocsik számának erőteljes gyarapodása emeletes, nagy befogadóképességű garázsépületeket kíván, amelyeken többszáz parkolóhely van. Ezek az épületek azonban lassan készülnek el, költségesek (a cikk szerint is 80 000 Ft kocsként), építésük közben a munkálatok zavarják az amúgy is kiélezett belvárosi közlekedést; az építést megelőző esetleges bontás is csak nehezíti a helyzetet. Ezenfelül a garázsépület olyan területet foglal el — éppen a legzsúfoltabb negyedben —, amely egyéb épület vagy zöldterület létesítésére is igen alkalmas. A Belváros és a Duna kölcsönös helyzete adta az ötletet, hogy a sza-

bad vízfelületet is a gépkocsiparkolás szolgálatába állítsuk. Az általunk tervezett „Úszó gépkocsiparkoló” a part közelében, a folyó vizén úszva segítene a Vörösmarty tér és környéke parkolási gondjain.

A mellékelt ábrán látható négyszintes úszómű mindegyik szintjén kb. 50 gépkocsi állhat. Ehhez adódik még a tetőszint, ahol az igényeknek megfelelő könnyű tetőszerkezet vagy ponyva alatt szintén 50 férőhely van. A legalsó szintre — az úszótestbe — szervizt tervezünk, ahol kisebb felkészültséget igénylő munkák végezhetőek (kocsimosás, gyújtásbeállítás, gumibroncs-töltés, kerékbeállítás, fényzőróbeállítás stb.). A szintek befogadóképességét összegezve, az egész úszómű kb. 250 kocsi számára biztosít parkolóhelyet. Télen a kb. 30 jégzajlásos napon védett kikötőben, bérelt garázként működhet.

Az „Úszó gépkocsiparkoló” a part-hoz csatlakozó két hajóhíd által kapcsolódik az alsó rakparti közúthoz. A tulajdonos által leadott gépkocsit a személyzet vezeti egyirányú forgalomban az úszó parkolóhelyen. A szintek közötti emelést-súly-

lyesztést két felvonó végzi. A bejáróhídhöz csatlakozó felvonóról a kocsik a parkolási szint közepső (közlekedő) sávjára hajtvva, az oldalt két sorban ferdén felfestett jelzések által határolt parkolóhelyre állnak, majd a közlekedősávon továbbhaladva, a kijáróhídon keresztül távozhatnak.

Előzetes számításaink szerint az előállítási összköltség 8 millió forint. Ezt elosztva egy gépkocsira, 32 000 forintos összeget kapunk, ami az Aranykéz utcában épülő Interagarázs egy kocsira vetített 80 000 forintos árához viszonyítva 12 millió forintos megtakarítást jelent.

Az előzőekben vázolt „Úszó gépkocsiparkoló” továbbfejlesztéseként az ábrán látható ikerelrendezést javasoljuk. Ikerelrendezésen két „alap” (az első változat) úszómű összeépítését értjük — a férőhelyek megkétszereződnek, tehát kb. 500 parkolóhely létesül. Ez az elrendezés tovább csökkenti az egy kocsira eső fajlagos költséget — az egyszerűbb szerkezet kevesebb építőanyagot igényel. Megtakarítható: az úszótest oldalafa egyik oldalon, de mindkét „alap” úszóműnél: két hajóhíd és két felvonó. Így az összköltség kb. 14 millió forint — egy kocsira 28 000 Ft jut. A megtakarítás az Interagarázshoz képest 26 millió forint.

Gyártó cégnek a „MAHART” Hajójavító Üzemigazgatóságot (Népsziget) javasoljuk, ahol az úszóművet — a gyártást megelőző kiviteli tervekkel együtt — egy év alatt elkészítenék. (Az Interag-garázs építési ideje az említett cikk szerint több mint két és fél év.)

Az „Úszó gépkocsiparkoló” tervvázlatát benyújtottak az Országos Tálalmányi Hivatalnak (2246-os iktatószám, GE 885-ös aktaszám) és a közelmúltban a Fővárosi Tanácsnak is.

Gyerkó Gyula

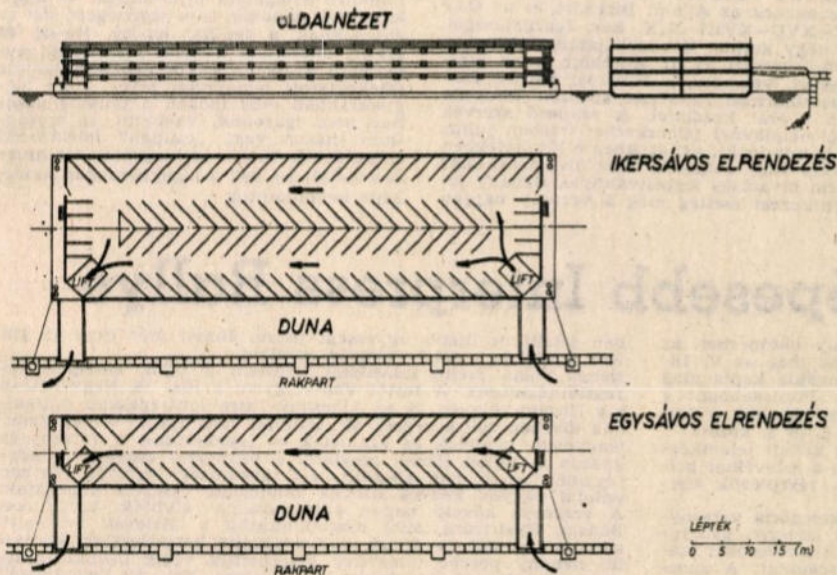
okl. gépészmérnök

Bp. VIII., Bíró Lajos u. 58.

Szabó György

okl. autómérnök

Bp. X. Harmat u. 15/B. V. 21.



Az autó helyet keres magának ...

Firenzében a néhány évvel ezelőtt „megvadult” Arno folyó most viszszaelődött megszokott medrébe. Jó ez az autósoknak, akik ott keresnek helyet a járművek számára, ahol éppen találtnak. És ahol nincs tilalmi tábla ...

(Mezey Béla felvétele)





A tervezettől néhány nappal később, június 14-én reggel kezdte el a Merkur a Zsiguli-kocsik kiadását. Budapesten a Hungaroserviz IX., Hentes utcai telephelyén ünnepélyesen vette át Zsiguliját dr. Kurcz Árpád villányi állatorvos, aki-nek a Merkur nevében Decsi István gazdasági igazgató egy autórádiót adott ajándékba. Egyidejűleg az APTT XIII. sz. Autójavító telephelyén is megindult az új szovjet kocsik átadása Debrecenben, ahol Észak-Magyarország és a Tiszántúli autószerelői szolgálatok is részt vesznek.

(MTI — Bajkor József, illetve Balogh László felv.)

A GÉPJÁRMŰKARBANTARTÓ HÁLÓZAT IV. ötéves tervi fejlesztése érdekében a KPM Autóközlekedési Főosztálya a Közlekedésügyi Értesítő június 4-1 számában pályázati felhívást tett közzé a vállalatok, szövetkezetek számára, amelyek autójavító és szervizállomást kívánnak létesíteni állami támogatással. Az állami támogatás elnyerése szempontjából előnyben részesülhet — többek között — az a vállalat, amelyik a fejlesztés költségeihez saját erőből nagyobb mértékben járul hozzá, illetve a karbantartó állomással együtt üzemenyagföltöltő állomást, autós- és alkatrészkereskedelmi egységet, iparitanuló tanműhelyt, műszaki felülvizsgáló munkaadásokat is létesít. A pályázatokat június 30-ig lehet benyújtani a felhívásban felsorolt helységeken tervezett létesítményekre. A felhívás azt is tartalmazza, hogy 5-7 millió Ft állami támogatásban részesülnek a megyei városok szervizeinek azok az üzembentartói és beruházói, amelyek hajlandók a már meglévő vagy megvalósítani kívánt szervizek mellett gépkocsifelülvizsgáló bázist létesíteni.

A BALESETEK MEGELŐZÉSÉRE munkalélektani állomás kezdte meg munkáját a Volán Trósznél. Az állomás öt munkatársa — három pszichológus, egy szociológus és egy orvos — fő feladatának azt tekinti, hogy a balesetek okait vizsgálják, a munkahelyi légkört elemezzék. Gondot fordítanak arra is, hogy a több ízben balesetet okozókat pszichológiailag gondozzák, felvilágosítsák, neveljék, oktassák. Tervezik, hogy később közlekedés-alkalmassági vizsgálatokat is végeznek.

AUTÓS VETÉLKEDŐT rendeznek az Állami Biztosító és az OIP X—XVII—XVIII—XIX. ker. Igazgatóságai, e négy kerület Rendőrkapitányságaival, a Vöröskereszt és az Autóklub helyi szerveivel, valamint a Fővárosi Központi Balesetelhárítási Tanáccsal közösen július 11-én 8 órai kezdettel. A rendező szervek bármelyikénél jelentkezhet írásban július 1-ig mindenki, aki ezekben a kerületekben lakik vagy dolgozik, akár hivatásos, akár nem hivatásos jogosítvánnyal. Néhány jelentkezést esetleg még a verseny napján

is elfogadnak. A vetélkedő a XVIII. ker. Hazafias Népfőnt helyiségében (Vöröshadsereg útja 177.) az elméleti részzel kezdődik, majd a XVIII. Haladás utcában a Rendőrkapitányság előtt rajtoltak a helyszínen közölt útvonalra a gyakorlati „vizsgázók”. Az értékes jutalmakat 24-én 19 órakor a Dózsa Kulturházban (XVII. Pesti u. 111.) osztják ki.

A NAGYKÖRŰT

új forgalmi rendjének tervezését megkezdték. A négy kilométer hosszú Körúton összehangolt forgalomirányító lámpahálózat lesz, s így hosszabb távon tudnak megállás nélkül végighaladni a kocsik. A Petődi-híd felelő először a Baross utcánál, másodszor a November 7. téren vagy a Marx téren számíthat títő jelzésre a gépjárművezető. Ideális esetben akadálymentes útvonalzakaszt biztosít majd a Marx tér—Margit-híd útvonal is. Nappal 45 kilométeres, éjszaka 50-55 kilométeres sebességgel lehet az összehangolt jelzőlámpa-láncban az egyes szakaszokat megállás nélkül megtenni. Minden autósávban — és a villamosok számára is — külön jelzőlámpát szerelnek fel. A Népköztársaság útja és a Rákóczi út forgalma a Nagykörúthoz igazodik majd.

A BARÁTSÁG OLAJVEZETÉK

második részének építése során több mint 4000 km olajvezetékét fektetnek le. A Barátság olajvezetékén érkezik a kőolaj Lengyelországból, az NDK-ból, Csehszlovákiából és hazánkba, sok szovjet kőolajfeldolgozó üzembe és Ventspils Balti-tengeri kikötőbe. A vezetéken működésének első évében, 1964-ben 8,3 millió tonna olaj haladt át, 1975-ben a felsorolt országokba csaknem 50 millió tonna kőolaj érkezik. Az olajvezeték második részének lefektetése során jelenleg Kujbisevtől Unyecsáig folyik a munka.

A VOLÁN 22. SZ. VALLALAT

XIII. Madarász Viktor utca 51. alatti Autómentő Szolgálatát éjjel-nappal — munkaszüneti napokon is — segítségére siet az autósoknak a 409-326, 202-920, 200-486 és 205-077 telefonon. Demecs Ferenc, az Autómentő Szolgálat egyik gépkocsivezetője tájékoztatott bennünket arról, hogy leggyakrabban esős időben a csúszós utakra nem igazodók, valamint az országúton ittasan vagy „csupán” felelőtlenül száguldozók autót (nemegyszer áldozataik kocsiját is) kell a leggyakrabban roncsként bevontatniok...

Eddigi legnépesebb Interpress Rallye

Az AM olvasói emlékezhetnek rá, hogy tavaly októberben az Interpress Autóklub Magyar Tagozata rendezte meg az V. Interpress Rallye-t. Erre az évre pedig Csehszlovákia kapta meg a VI. Interpress Rallye megrendezési jogát. Pontosabban: a föderatív köztársaság szlovákiai autós újságírói vállalták a versenyt szervezését. Erre most került sor június 3. és 5. között. A versenyzőknek június 3-án délután 16 óráig kellett jelentkezniük a pozsonyi Arany Homok Motelben, este a szlovákiai belügyminiszter, Egyed Pepich adott vacsorát a résztvevők tiszteletére.

Másnap, június 4-én reggel 6 órakor a sportkategória versenyzői indultak először. A rajt után azonnal 150 méteren gyorsulási és fékezési próba következett, majd egy 13 km-es zárt szakaszon „döngették” megszabott időre az országutat. A sportosok számára kimaradt a pozsonyi ügyességi pálya, ahol csak a túraosztály versenyzett. De a trnávai ügyességi már közös volt, valamint az Udica utáni 250 méteres újabb gyorsulási és fékezési próba. A túrasok számára megint kimaradt a Pačkov utáni 4 kilométeres gyorsasági szakasz. Nemsokára — Nitríanské Pravónál — szétvált a két géposztály útvonala, hogy Banaska Bystricán újból találkozzék és közös legyen megint a város-

ban felállított újabb ügyességi pálya. Innen már csak 45 km volt a végcél, a tálai Partizan Szállóig.

Nehéz volna méltó szavakkal lefesteni a tájat, amelyen keresztülhaladtunk. A festői Vág-völgyben a Kis- és Nagy-Fátrán s a Garam-völgyen át az Alacsony-Tátra legmagasabb csúcsainak tövében volt a végcél. Mi, külföldi versenyzők — magyarok, lengyelek, németek és szovjetek — igyekeztünk a versenyzés közben is minél többet meglátni a természet csodálatos szépségeiből. Amit nem sikerült, azt igyekeztünk legalább részben pótolni nagyon kedves szlovák vendéglátó újságíró kollégáink. A versenyt követő napon autóbuzsokon elvittek bennünket Banaska Bystricára, ahol megtekintettük a „Szlovák Felkelés” emlékműzetét és annak audio-vizuális berendezésén keresztül néhány percben tömörítve kísérhettük végig Csehszlovákia történetét 1918-tól napjainkig, a dicsőséges „Szlovák Felkelés” együtt. Megkoszorúztuk a felkelés elesett hőseinek emlékművét, valamint megtekintettük a Garam-völgyben a Nemecka melletti emlékműzetet és a megszállt kemencét. Ez utóbbiban halt mártírhalált sok partizán és civil lakos, még gyermekek is, akiket a náci fasizták végeztek ki — közvetlenül a felszabadító szovjet hadsereg megerkezése előtt. Vendéglátóink végül egy magas-tátrai kirándulásra vittek bennünket.

Az eredményhirdetésen nem kellett szégyenkeznie a magyar csapatnak, mert mind a sport-, mind pedig a túraosztály 600 köbcentig tartó kategóriájában magyar bajnokot avattak dr. Nádasi Antal—dr. Farkasfalvi Klára, illetve Kőcsényi Zoltán—Vida Gyula személyében. Nádasiék után a második helyet a Bártfal Csaba—Bódis Sylvia páros foglalta el. Kőcsényieket pedig a harmadik helyen Földvári Ferenc—Földvári György követte, s a negyedik és az ötödik helyezést is magyar volt. A túra-osztályban Skoda—1000-es kocsiával a Boda—Dékány kettős jeleskedett a harmadik helyen. De a Tar—Radácsy kettős negyedik helye sem megvetendő a sport 1000 köbcentig tartó kategóriájában, mert igen erős volt a mezőny.

A VI. Interpress Rallye jó hírverés volt a következő évek versenyének megalapozásához. Ezért minden dicséret — és köszönet — megilleti szlovák barátainkat.

Kollányi Gyula

Rajt előtt a kiskategória, előtérben a magyar újságírók Trabantjai — Pozsonyban

(Kollányi Gyula felvétele)





smerd meg hazádat!

Idegenvezető: TURI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

28

A Honti-szakadéktól csak egy lépés, s máris Parassapusztán — az ország határánál vagyunk. Parassapuszta magyar—csehszlovák közúti határátkező. A határon közös útlevel- és vámvizsgálat. A négyszámos modern határállomás éjjel-nappal üzemel (1. kép). A határ túlsó oldalán pedig, Dunyincén jaházás és sátras kemping. Útunkat folytatassuk Szob felé. Az út minősége végig kifogástalan — kisebb szakaszokon jelenleg is korszerűsítik. Jellege hegyvidéki. Közvetlenül a magyar—csehszlovák határnál az Ipoly mentén, majd partján haladunk. A folyó túlsó partja már Csehszlovákia. Napozási, táborozási, kirándulási és üdülési lehetőség bőségesen akad. A folyó túlsó partjára átúszni tilos.

Bernecebarátiba érve vesünk egy pillantást a templomra, amely igen érdekes: tornya és a hajó két fala lőréses, Árpád-kori, támpillérei gótikusak, kapuzata pedig román. A község északi részéből indul s majdnem Drégelyvár romjáiig húzódik az úgynevezett Nagy-völgy. Joggal tartják a Börzsöny-hegység legszebb völgyének. Mély szakadékok, festői szép völgyhajlatok, kis patakok, források, gazdag, színpompás növény- és állatvilága teszi vonzóvá, kellemessé és romantikusá. Talán azoknak a helyeknek egyikéhez sorolhatnánk, ahol nem tud nem pihenni az ember.

A Börzsöny-hegység egyik kedves településére, Kemence-re érkezünk. Ősi palóc település, 1960-ban ünnepelte fennállásának 800. évfordulóját.

Fekvése — az Ipoly nagykitérésű völgye és a Börzsöny találkozásánál — igen szép, kellemes és kedvező. Szorgos, dolgozó nép lakik itt. Az erdőművelésnek, fajfeldolgozásnak és fajaragásnak évszázados hagyományai vannak, hisz ez a mesterség generációkon keresztül apáról fiúra szállott. Kemence valahogy kiesett a „világ” forgatagából, de az adószedők hosszú keze még a török időkben is mindig elérte. Pezsgővé vált itt az élet 1710—1751 között, amikor Kis- és Nagy-Hont vármegye székhelye lett. Ennek emlékét őrzi a volt megyeháza főúton álló épülete, amely ugyan leégett, de jelenlegi formájában a XIX. sz. elején újjáépítették barokk stílusban (2. kép).

Itt tartották meg 1782-ben az emberevő cigányok perét. Abban az időben 149 férftnek, nőnek és gyermeknek vészett nyoma. Vásárra,

vagy onnan haza igyekvő embereket fogdostak össze: kirabolták s megölték őket, sőt a vád szerint 28-at meg is ettek. A vétkesnek talált férfi cigányokat itt, a megyeháza udvarán végezték ki, az aszszonyok és az ártatlan purdék II. Józseftől kegyelmet kaptak, s letelepítették őket.

A domboldalon álló lőréses barokk templom és parókia szintén figyelmet érdemelő műemlék. A községi könyvtárban levő kis néprajzi és régészeti gyűjtemény megtekintését se mulasszuk el.

Nagybörzsöny az útelágazástól 4,2 km-re fekszik. Mindjárt a település szélén szépen karbantartott, s becses emlékként őrzött Árpád-kori templom. Nyolcszáz év eseményeiről, változásairól — köztük a tatár- és törökidőkről — adhatna számot. Egyik legrégebbi építésben maradt műemlékünk. Még a XIII. sz. elején andezitből építették. Homlokzati tornya ikerablakos, hajója famennyezetes, szentélye félköríves, és főpárkányát 19 remekbe faragott — magyaros arcú — emberfő díszíti. Műemlék az 1417-ben épült gótikus „bányász”-templom is. Homlokzatán a község régi mesterességét hirdető bányász-címerrel.

A Szob előtti elágazásnál forduljunk balra Márianosztra felé. Az út itt is jó. Kanyargós, helyenként szerpentin jellegű. Útunk nagy köfeytő és kötőrő mellett vezet. Márianosztra központjába érve forduljunk balra, majd a büntetőintézet felé jelző táblát kövessük. Az intézet előtt parkolási lehetőség. Nagy Lajos uralkodásának 10. évfordulójára 1352-ben a község feletti magaslaton a pálos rend hajdani kolostorát építették fel. A kolostor 200 év múlva, 1552 körül megsemmisült. Helyére 1711-ben kétemeletes kolostort és kéttornyú templomot építettek. II. József 1782-ben ezt a kolostort is megszüntette, majd 1854-ben női fegyintézeté alakították át. De talán lépünk be a fegyintézetrel egyidős barokk templomba, hiszen ez is a Börzsöny-hegység legszebb műemlékei közé tartozik. Belseje gazdagon díszített, szentélye a XIV. századi gótikus templom megmaradt része (3. kép).

Útunkat folytathatjuk Szob, Zebevény vagy Kóspallag—Kismaros felé. Az útviszonyok minden irányban megfelelőek. A természet igen bőkezűen ontja szépségét, változatoságát.

A nagy, több mint 200 km-es kirándulás megtételére — Vác—Paras-

sapuszta—Kemence—Márianosztra—Vác — mondanom sem kell, hogy 1—2 nap egyáltalán nem elegendő. Nyári szabadság jó és élvezetes eltöltésére kiválóan alkalmas. A kirándulást részletekben is megtehetjük. A Börzsöny és a Pilis körzete, az Ipoly folyó völgye minket is szívesen ölel keblére.

(Folytatjuk)

(ALMASSY TIBOR felvételei)



Válaszok – garázsügyekben

Az elmúlt hetekben az Autó-Motorhoz több, garázzsal kapcsolatos levél érkezett. Időközben a szerkesztőség az „AM válaszol” rovatban közölte, hogy a levélírók együttesen kapnak majd választ. Erre most kerül sor.

Az Autó-Motor készséggel szolgál tanácsal, és ad helyet a közérdekű javaslatoknak. A szerkesztőséghez intézett levelek közül azonban nem mindegyikből állapítható meg, hogy a levélíró milyen intézkedést szeretne, vagy mit javasol. Gyuricza István (Oroszháza) például egy korábbi cikkre hivatkozással kér tanácsot. Saját tekindegyedély nélkül épített garázst, amelyre az építési hatóság nem ad fennmaradási engedélyt, és az építmény lebontását rendelte el. Azt azonban nem írta meg, hogy az építési hatóság ezt az intézkedést mivel indokolta. Ennek következtében Gyuricza István részére tanács, felvilágosítás nem adható.

Vallyon István, a Budapesti XIV. ker. Tanács VB Építési és Közlekedési Osztályának vezetője ugyancsak a lap egyik régebbi számában megjelent cikkre hivatkozik és annak kihangsúlyozását kéri, hogy városokban és így Budapesten is garázst csak engedéllyel lehet építeni. Eszrevétele helytálló, szükséges azonban megemlíteni, hogy az engedély nélküli garázsépítésekre általában nem a levelemben említett rendelkezések téves értelmezéséből adódóan kerül sor.

Varga György (Budapest) a gépkocsiszín és gépkocsitároló közötti különbségről ír. Kifejti, hogy álláspontja szerint mi tekinthető gépkocsiszínnak és mi az, ami gépkocsitárolónak minősül. A levelemben említetteknek azonban ellentmond a Magyar Nyelv Értelmező Szótára által adott meghatározás, amely szerint a garázs azonos a gépkocsiszínnel és a gépkocsitárolóval. Ilyen körülmények között tehát nem lehet az egyes fogalmaknak eltérő jelentőséget tulajdonítani. A garázs fogalmának meghatározása tekintetében, sajnos, még mindig nincs előrehaladás. Az Autó-Motor kéri ezért olvasóit, hogy esetleges javaslataikat közöljék a szerkesztőséggel. Javaslataikra abban a kérdésben van szükség, hogy a garázs fogalmát hogyan lehet meghatározni, mi az a sajátosság, ami a garázst megkülönbözteti az egyéb célra használt helyiségektől.

Varga György az említetteknek kívül sérelmezi még, hogy a XIV. kerületben az IKV garázsépítéshez csak akkor ad tulajdonosi hozzájárulást, ha a lakóbiztonság az építkezés ellen nem emel kifogást. A lakóbiztonság véleményének beszerzését jogszabály nem írja elő, ennek ellenére az IKV gyakorlata mégsem kifogásolható. A lakóházak udvarán vagy közelében épülő garázsok sok esetben az érdekeltek lakók tiltakozását váltják ki. Az érdekeltek hatóságok elé sok olyan ügy került

amely a garázsépítők és az érdekeltek lakók közötti ellentétet tükrözi. Egyébként volt már példa arra, hogy a lakóbiztonság véleményének beszerzése elmaradt, és az érdekeltek lakók az építési engedély kiadása után hívták fel a figyelmet olyan körülményre, amelyre tekintettel a kiadott engedélyt vissza kellett vonni. Ilyen esetek elkerülése miatt tehát nem kifogásolható, ha az IKV ragaszkodik a lakóbiztonság véleményéhez.

Több levelet kapott a szerkesztőség a nem lakás céljára szolgáló helyiségek béréről szóló jogszabályok egyes rendelkezéseinek értelmezésével kapcsolatban. A felmerült vitás kérdések közül elsősorban azt kell megemlíteni, hogy az új jogszabályok helyiségekre és a hozzájuk tartozó területekre vonatkoznak. Olyan bérleti területekre, amelyekhez helyiség nem tartozik, az új jogszabályok hatálya nem terjed ki. Szükséges még azt is megemlíteni, hogy az új jogszabályok csak a helyiségek bérét szabályozzák, ha azonban a helyiséghez bérleti terület is tartozik, ebben a tekintetben a bérbeadó és a bérleti megállapodása dönt.

Szigeti György öcsődi olvasó arra kér tanácsot, hogy a gépkocsija elhelyezésére szolgáló helyiség garáznak minősül-e vagy sem és így vonatkoznak-e rá az új rendelkezések. A nem lakás céljára szolgáló helyiségek béréről szóló jogszabály – amint a címéből is kitűnik – vonatkozik minden olyan helyiségre, amely nem lakásnak minősül. Ennek következtében a levelemben említett helyiség is a jogszabály hatálya alá tartozik, a bér megállapításánál természetesen figyelembe kell venni a helyiség állapotát és a bért csökkentő tényezőket.

A bért csökkentő tényezőkkal kapcsolatban kér tájékoztatást Kepővári Lajos (Budapest). Kocsija olyan helyiségben van elhelyezve, amelyben az ingatlanulajdonos tüzelőt is tárol. Kéri annak közlését, hogy az adott esetben milyen bércsökkenő tényezőket lehet figyelembe venni. A helyszín és a körülmények ismerete nélkül a kérdésben állást foglalni nem lehet, ezért Kepővári Lajos részére csupán az a válasz adható, hogy a levelemben említett körülményekre a bér megállapítása során hivatkozhat. Nevezett olvasó egyébként tájékoztatást kér arra is, hogy mi a követendő eljárás akkor, ha a garázs bére – korábbi megállapodás alapján – magasabb, mint ami az új jogszabályok alapján megállapítható. A 8/1971. (II. 10.) Korm. sz. rendelet 3. § (2) bekezdése értelmében a bérösszeg – a jogszabályban

meghatározott esetekben és mértékben – módosítható (csökkenthető és növelhető). Az a körülmény, hogy a jogszabály csökkentést is említi, arra utal, hogy bércsökkenésre is van lehetőség, amelyre a bér megállapítás során kerülhet sor.

Novotníl Andrásné Monokról az iskola udvarán előregyártott elemekből épült garázs bérleti díjára kér felvilágosítást. Arról azonban nem ír, hogy a garázs lakáshoz tartozó területen van-e vagy sem. Ez pedig lényeges, mert ha a garázs lakáshoz tartozó udvarrészben van, akkor a lakás bérleti díja magában foglalja a garázs által elfoglalt terület bérét is. Ha viszont a garázs nem lakáshoz tartozó udvarrészben van, akkor az elhelyezéséhez szükséges terület után bért kell fizetni, amelynek összege szabad megállapodás tárgyát képezi. Az említett módon elhelyezett garázs egy részének bérbeadását jogszabályok nem rendezik. Annak, hogy a lakáshoz fűszakra nem tartozik, az adott esetben nincs jelentősége.

A Hűtőgépgyár dolgozóinak nevében dr. Nagy Kálmán arra kér választ, hogy a „Sopron” típusú garázs ideiglenes jellegű építmény-e vagy sem. A kérdésre az a válasz adható, hogy jogszabályi rendelkezés nem határozza meg, mikor kell valamely építményt állandó vagy ideiglenes jellegűnek tekinteni. A levelemben foglaltakkal kapcsolatban megemlíthető még, hogy nincs akadály a adott esetben terület bérletére vonatkozó szerződés megkötésének, feltéve, ha az érdekeltek kötelezettséget vállalnak, hogy a bérleti jogviszony megszűnése után az eredeti állapotot helyreállítják.

Nagy Béla és társai (Budapest), valamint más levélírók a helyiség, illetve területek bérleti díját magasnak tartják. E kérdésről kapcsolatban az Autó-Motor csak annyit tehet, hogy az olvasók véleményének közlésére lehetőséget biztosít.

Marosy László pécsi olvasó bért csökkentő tényezőkre vonatkozóan kér tájékoztatást. Amint már említettük, a bért csökkentő tényezőkre vonatkozóan a helyszín ismerete nélkül nem adható tájékoztatás. Nevezett olvasó kifogásolja egyébként azt is, hogy miért nem lehet az építési költségek teljes összegét a bérbe beszámítani. Ezzel kapcsolatban meg kell említeni, hogy ha az elhelyező hatóság garázst utal ki, akkor az a személy, aki kiutalásnak részesül, egyszeri igénybevételi díjat tartozik fizetni. Ezzel szemben, ha valaki saját maga építi azt a garázst, amely állami tulajdonba kerül, akkor egyszeri igénybevételi díj helyett, költségeinek egy részét a bérbe nem számíthatja be. Az építési költségeknek az a része, amely a bérbe nem számítható be, tehát az egyszeri igénybevételi díjnak felel meg. Ez a válasz adható még Markovits József szombathelyi olvasó levelemben foglaltakra is. Marosy László írja azt is, hogy az építési költségek 34%-ának beszámítására kapott lehetőséget. Nem írja meg azonban, hogy miért csak a költségek 34%-ának beszámítását biztosították részére, tekintettel arra, hogy a 15/1970. (VI. 7.) ÉVM rendelet 6. §-a a költségek 75%-ának beszámítására ad lehetőséget.

Dr. Skaloud Ferenc budapesti olvasó arról ír, hogy álláspontja szerint azokra, akik saját költségükön építettek garázst, nem vonatkoztathatók a bérleti díjjal kapcsolatos új rendelkezések. Szerinte az ilyen esetekben az örökösökre vagy a saját tulajdonú ingatlanokra vonatkozó rendelkezéseket kellene alkalmazni. A levél értelmezéséből arra kell következtetni, hogy dr. Skaloud Ferenc olyan garázs-építőkre gondol, akik állami tulajdonban álló ingatlanra építkeztek. Ez esetben azonban az építetők nem hasonlíthatók össze az örökösök vagy háztulajdonosokkal, tekintettel arra, hogy az építetők az épület elhelyezésétől szolgáló teleknek is tulajdonosai. Megjegyzendő azonban, hogy azok a gépkocsitulajdonosok, akik csak területet bérelnek, és a felépítmény a tulajdonukban marad, csak az eddig megállapított bért fizetik továbbra is.

Dr. Varga Emil
főszerkesztő



SZAPORODNAK A GARÁZSSZÖVETKEZETEK

A „Kereskedelemtechnika” című lapból vettük át ezt a két képet, de ma már ország-szerte olvashatunk arról, hogy egymás után alakulnak meg a garázs-szövetkezetek. Az első képen a szegedi Tarján-telepen (ahol a IV. ötéves terv során 6000 lakás épül) létesült szövetkezet garázsorát látjuk. A szövetkezetet az alapító tag hirtelen létre, akik most a közös használatú javítóműhely és kecskeméti kialakításán fáradoznak. A másik felvételen a kecskeméti garázs-szövetkezet modern sorgarázsát mutatja be. De kapunk hírt például Balgótárjánból is, ahol a 61 taggal megalakult Egyetértés Garázsépítő és Fenntartó Szövetkezet júliusban kezd meg az építkezéseket.



Autóbusz GP Monte-Carlóban

Írta: Dr. Patrubány Istvánné, a Mogyúrt Reklámozásty vezetője

Abban a szerencsés helyzetben voltam, hogy a két évvel ezelőtt Nizzában rendezett autóbuszversenyeken is részt vehettem, és ebben az évben a szervezőbizottság, a zsűri és a sajtó számos ottani képviselőjét már személyes ismerősként tudtam üdvözölni. Ez a tény a világszerte PR-munkának (Public Relations) nevezett közönségkapcsolat megteremtésében nagy segítséget jelentett.

Itt tehát mint szemtanú igyekszem képet adni a nagy eseményről, idézve néhány mondatot útibeszámolóinkból, amelyet a hajó fedélzetén kötelező „kapitánynaplóhoz” hasonlóan igyekeztünk vezetni.

Május 4-ével kezdődött az eseménysorozat, amikor is szakadó esőben, de nagyon lelkesen indultunk el a három autóbuszszal Budapestről. Itthon is feltűnést keltek a monte-carlói versenyre benevezett Ikarusok, de az elismerő pillantások külföldön is végigkísértek bennünket, bármerre jártunk.

Most pedig néhány szót ezekről a buszokról.



AZ ELSŐ KOCSI: Ikarus-250 szuper-luxus távolsági „Euróabusz”. Színösszeállítására, belső berendezésére egyaránt az elegáns jelző használható. Hatalmas panoráma-ablakok, fémcsillagos, halványzöld fényezés, fa-benyomást keltező és elefántcsont színű külső díszítés. Belső berendezés 16 kényelmes, forgatható, asztallal is felszerelhető fotel, puha, zöldes kárpittal bevonva. Minden ülés háttámlájába hangszórót építettek, amelyet az utas szabályozhat. Az ülések felett állítható olvasólámpa. Légkondicionáló berendezés, kávéfőzővel felszerelt teakonyha, hűtőszekrény, ruhatár, zuhanyozós toalett-fülke. Az utaskísérőnek íróasztal, külön rádió; kívánságra televízió is beszerezhető. A kényelmes vezetőülés előtt jól áttekinthető műszerfal. A busz 210 lóerős, hathengeres Rába-MAN dízelmotorja 110 km/ó sebesség elérését tette lehetővé.

A MÁSODIK KOCSI: Ikarus-Volvo távolsági luxusbusz, a Svéd Államvasutak rendelésének megfelelő kivitelben. Narancssárga színben, két oldalán a szárnyaskerek emblémával. Ugyancsak a megrendelő külön kívánsága, hogy az ajtók alsó részén is üvegablak legyen, amelyen át a vezető jól lásson az útra, a behavazott járdaszegélyre. Kényelmes, állítható ülések és más kiegészítő berendezések biztosítják a kellemes utazást. Ez a busz 230 lóerős Volvo-motoros alvárra készült, üléseinek száma 48.

A HARMADIK KOCSI: Az Ikarus-Steyr a hazai „Volán”-forgalomból jól ismert kivitelben ugyancsak részt vett a bemutatón. Ez 210 lóerős, hathengeres Steyr-motorral, Steyr-alvárra épült. Üléseinek száma 40.

Nos, ezekkel a buszokkal vonultunk az országutakon Jugoszlávián, Itálián és a francia Rivierán keresztül. És most ugorjuk át naplónk sok-sok oldalát, és folytassuk azzal, ami május 12-én történt. Ennek a napnak reggelén kezdte meg működését a nemzetközi szaktekintélyekből kijelölt zsűri. Bonyolult műszeres vizsgálatokat végeztek, és különös gonddal határozták meg a kipufogógázok összetételét, majd viszonyították a meghatározott elfogadható értékekhez. Azután a járművek felfüggesztését vizsgálták, és mérték a kocsik stabilitását, fékezési és gyorsulási tulajdonságait. Végül a külső zajszint meghatározása következett, és amikor mindez véget ért, örömmel vettük tudomásul, hogy autóbuszaink nemcsak megfeleltek, hanem a műszaki vizsgán is igen szép eredményeket értek el.

Türelmünk tehát az első próbán, de hátra volt az esti ügyességi verseny, amikor is fényszórók, lámpák használata mellett igen nehéz feladatokat kellett teljesíteni nemcsak az előremenetben, hanem tolatással is, az „S” alakban elhelyezett bábuk között. A következő volt a nagy nap. A versenyen részt vevő összes járművek felvonultak, majd elhelyezkedtek a ragyogó napsütésben csillogó pálmafákkal szegélyezett sétányon. Európa legszebb luxus-autóbuszai egymás mellett. Csak néhány céget említek: Berliet, Citroën, Saviem, Mercedes-Benz-France, Magirus Deutz-France, Fiat, Auwärter, Kässbohrer, Volvo, Scania-Bussar, Steyr és még sok más neves márka. Ezek között szerepeltünk mi az Ikarusokkal. És már az első félórán tapasztaltuk, hogy a 250-es, a tárgyaló-kivitelben, sztár lett. A zsűritagok külön is felkeresték ezt a kocsit, és nagy elismeréssel nyilatkoztak róla, és örömmel tapasztaltuk, hogy a közönség elragadtatva beszél erről a moderről.

Délután már biztosak lehettünk a sikerben, amikor a 105 autóbusz elvonult a díspályára előtt. A hivatalos eredményt ugyan csak a következő napon tudtuk meg, akkor vettük át a díjakat. Az Ikarus-250-es és az Ikarus-Volvo típusok műszaki tulajdonságait külön tiszteletdíjjal, külön ezüst serleggel jutalmazták. És elképzeltük az örömmünk, amikor kihírdették, hogy a karosszériaverseny első díját — „Grand Prix de S. A. S. le Prince Rainier de Monaco”, — vagyis a monacói herceg által felajánlott nagydíjat a 405-ös számmal induló Ikarus-250 szuper-luxus modellünk nyerte. De az Ikarus-Volvo karosszéria is kiérdemelt egy újabb ezüst serleget, mint ahogy a 250-es újszerű elrendezését, az Ikarus-Volvo alváz és karosszéria összeépítését ugyancsak külön honorálták.

Tróféink tehát: a Nagydíj, emellett három ezüst serleg és egy bronzérem. Ezek értékét jobban tudjuk jellemezni, ha megemlíttjük itt, hogy a kiállított kocsik fele semmiféle díjat nem nyert. És sokat jelentett az is, amikor megtudtuk, hogy az ünnepi estély meghívottjainak, majd a monte-carlói közönségnek külön bemutatót kívánnak rendezni, de arra csak két autóbuszt állítottak ki. Az Ikarus-250-est és a Mercedes egyik kocsiját...

A GP-győztes 405-ös rajtszámú Ikarus tárgyalókocsi



A Stockholm-feliratos Ikarus-Volvo és a Volán-emblémás Ikarus-Steyr



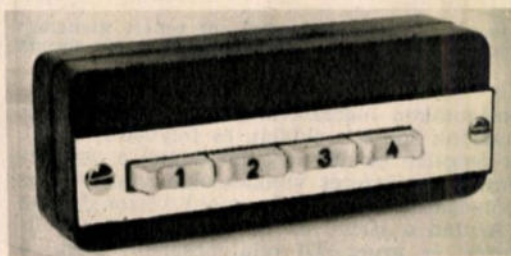
AUTÓSOKNAK

R
I
A
S
Z
T,



ha illetéktelen akarja kinyitni a kocsit, kifogástalanul működik viszont, amikor olyan valaki ül a volán mögé, aki jogosan kívánja használni a járművet. Mégpedig úgy riaszt, hogy elektronikus készülékkel 8-6 másodpercig harsog a kürt és mindaddig harsog a hangadás, amíg abba nem hagyják az avatatlan próbálkozást. A készülék neve: „Riaszt-12”. Előállítója az Egyesült Villamosgépgyár. Ezt a sokat ígérő találmányt, amely Lakos Károly nevéhez fűződik, már bemutattuk lapunkban, amikor az első minta létezéséről tudomást szereztünk. Most a BNV-n az EVIG kiállításán szerepelt már az indítókulcsot, illetve a gyújtás- és indítókapcsolót helyettesítő nyomógombos, 134x48x40 mm méretű blokk, amely a legegyszerűbb módon beköthető a kocsi áramkörébe, beépíthető a szerelvényfalba, vagy az alá rögzíthető. A most már két évre visszavezethető gyakorlati próbák azt bizonyítják, hogy szinte 100%-os védelmet nyújt az autóplopások ellen, mert kódszám szerint kapcsol, méghozzá 4096 variációval. Felszerszámozottan várja a sorozatgyártás megindítását az eddig csak 0-sériában előállított kulcs nélküli kapcsoló...

A mutató, tenyérnyi blokk, amely jóformán kopás nélküli elemekből áll, egyaránt készült 6-12 voltos kivitelben. Ha a tetőzés szerint választott helyes kódszám szerint nyomjuk be a foszforeszkáló kapcsológombokat, akkor beindulhat a motor. Ellenkező esetben már riaszt is a készülék



EREDETI hely a kocsi rendszámablájának a szélvédő-üveg előtti mezőny, és a felerősítés módja is újszerű: a törőlapát rugós karja szorítja le a táblát. Feltételezzük, hogy kényezermegoldás lehetett, de így látta ezt a kocsit a fotót készítő Meszei Béla. Ha valaki a földön találta és így akarta menteni a festékét amúgy is gyorsan pergető alumíniumlapot, akkor ezúton köszönjük fáradozását...



ELASKON néven kapható a budapesti Vegyipar Nagykereskedelmi Vállalathoz tartozó szaküzletekben ez az új anyag, az Elaskon K-60 jelű alvázvédő. Az a szombathelyi Vegyes Vegyi Ktsz állítja elő, amely korábban a CR-25 jelzésű rozsdavidővel segített az autósok gondjain. Az új készítményt egyliteres alumínium flakonokba töltve, 65,50 Ft-ért lehet vásárolni. Az anyag egyik érdekessége, hogy — eltérően a megszokott, szilárd korrózióvédő bevonattól — elasztikus, rugalmas, de fogásbiztos, majdnem áttetsző hár-



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, JÚNIUS 15-ÉN

FIAT-500	2480
FIAT-850 Limousine	8783
FIAT-850 Sport Coupé ...	596
MOSZKVIC	23 642
RENAULT R-4	1273
POLSKI FIAT-1300	7236
POLSKI-FIAT-1500	2115
SKODA	22 142
TRABANT Limousine ...	35 879
TRABANT Kombi	3802
VOLGA	797
VOLKSWAGEN-1300	3266
WARTBURG Limousine	15 994
WARTBURG de Luxe ...	11 599
WARTBURG Tourist ...	1368
ZAPOROZSEC	2269
ZASTAVA 750-M	2106
ZSIGULI (Budapest)	152
ZSIGULI (Debrecen)	153

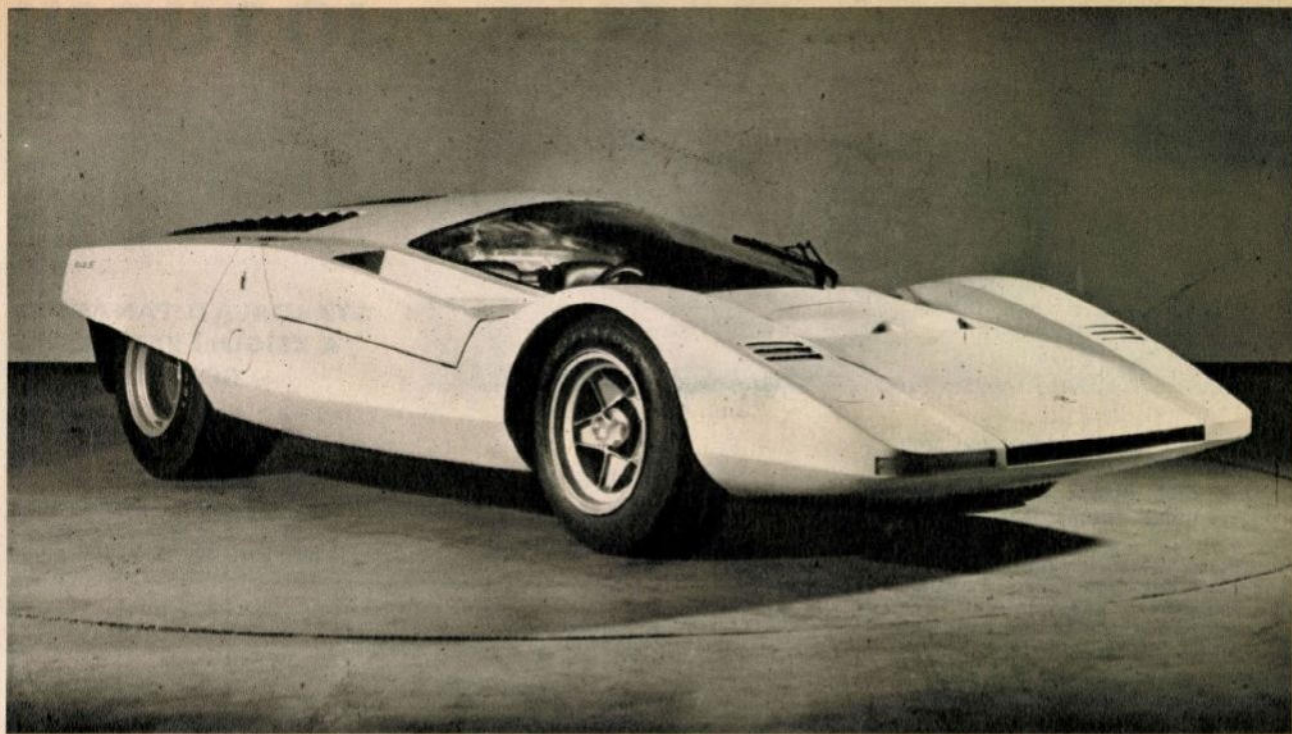
AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

JÚNIUS 27.	JÚLIUS 11.
Debrecen	Baja
Erd	Békéscsaba
Kecskemét	Debrecen
Komárom	Miskolc
Miskolc	Nagykőrös
Nyíregyháza	Nyíregyháza
Siófok	Pécs
Szarvas	Siófok
Szeged	Szeged
Szombathely	Szentes
Zalaszentgrót	Szombathely
	Tata
	Veszprém
	Zalaegerszeg
JÚL. 1., csütörtök	
Zalacomár	JÚLIUS 12., hétfő
	Dabas
JÚLIUS 4.	JÚLIUS 14., szerda
Debrecen	Szentlőrinc
Gyöngyös	
Győr	JÚLIUS 18.
Gyula	Debrecen
Kaposvár	Dunaújváros
Kiskunfélegyháza	Kiskőrös
Kiskunhalas	Miskolc
Körmend	Mohács
Miskolc	Nyíregyháza
Nyíregyháza	Orosháza
Pécs	Szeged
Szeged	Szolnok
Székesfehérvár	Tatabánya

tyát képez. A rozsdától megtisztított felületre egyaránt felhordható ecsettel vagy szórópisztollyal, tehát házilag is könnyen hasznosítható. Egyaránt alkalmas krómozott, nikkelezett felületek védelmére, de a kátrányos alapanyaggal kezelt, majd megsérült vázlemezek is bevonhatók vele. Az Elaskonnal kezelt felületek esetleges sérülése után ugyancsak könnyű a levált réteget házilag pótolni.

Még azt is megemlíthetjük, hogy ez az új vegyipar a járművek festékét nem oldja, de bármikor benzinnel vagy petróleummal könnyen eltávolítható. Az oldóanyag párolgási ideje kb. 8 óra. Jó tulajdonsága ennek az anyagnak, hogy a kocsik üreges részeihez is egyszerűen bejut, hiszen folyékony.

Korrózióállóságát az MSZ 8886/10-63. sz. szabvány szerint vizsgálták, és a bevonat alatt rozsdásodás nem mutatkozott.



Ferrari + Pininfarina

Legutóbb címloldalon közöltünk két képet erről a kocsiról, mindössze ennyi szöveggel: „Egy Ferrari-újdoncság, az 550 lóerős, Pininfarina-karosszériás 512/S modell. Műszaki adatait, részleteit következő számunkban ismertetjük”.

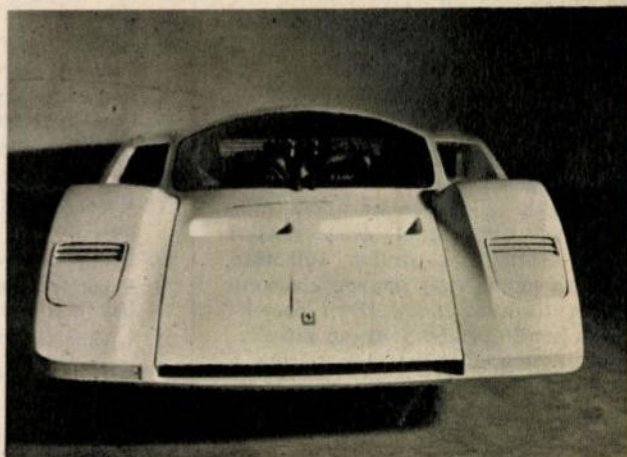
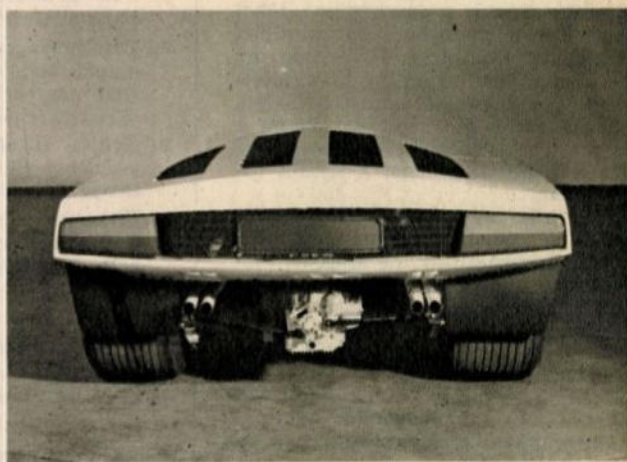
Az ismertetőt most azzal kezdjük, hogy megemlítjük a Torinói Politechnikai Intézetet. Ugyanis az ott végzett kísérletek igen nagy szerepet játszottak a forma kialakításában. Végül is Pininfarina tervezői úgy nyilatkoztak, hogy sikerült egy újszerű profilt, egy új, aerodinamikailag rendkívül kedvező, gyakorlatilag is előnyös vonalvezetést kialakítani ennél a kocsinál.

A szerkezeteket adó Ferrari-csoport pedig abban bíz, hogy a középmotoros elrendezés ezzel a felépítménnyel különleges menettulajdonságokat képes biztosítani a hivatalosan ugyan nem közölt, de sejtethető végsebességű kocsinak.

Hogy milyen sebességet lehet itt sejtetni? A becslésekhez az alábbi tényeket, úgynevezett gyári adatokat használhatjuk fel:

A hátsótengely vonalában — a két ülés mögött — középmotoroként elhelyezett, 60 fokos döntésű, V-elrendezésű, tizenkéthengeres konstrukció lökettérfogata pontosan 4993,53 cm³. A teljesítmény — amint már jeleztük: 550 LE!

A kocsni hossza 4650 mm, szélessége 1965 mm, magassága 982 mm! A tengelytáv 2400 mm, a nyomtáv elöl 1518, hátul 1511 mm. Azt viszont megintcsak nem tudjuk, hogy a rendkívül szélesnek mutatkozó Firestone-gumik mérete mennyi lehet. Tudjuk viszont, hogy ezek a gumiabroncsok nagyon drága és nagyon könnyű magnéziumöntvényhez csatlakoznak, és a mögöttük levő féktárcsák speciális kiképzést, speciális hűtést kapnak. És nem ismerjük ennek a Ferrari 512/S modellnek még sok más adatát, de sejtésünk szerint — a közölt számokból kalkulálva — a 300 km/ó feletti sebesség is elérhető vele.



JÓ TUDNI

GYAKORLATI TANÁCSOK A ZSIGULI VEZETÉSÉRE — GONDOZÁSÁRA



Túljutottunk azon a szakaszon, amikor csak a Zsiguli próbaútajáról adhattunk hírt, hiszen már nemcsak próbaszámmal futnak ezek a kocsik...

Nálunk is időszerű tehát rátérni a gyakorlati kérdésekre, bár a próbaútak leírásával kapcsolatosan már igyekeztünk utalni a mindennapos használatra vonatkozó témákra, és legutóbb ugyancsak az első kilométerekkel kapcsolatos tudnivalókról idéztünk gyári tanácsokat.

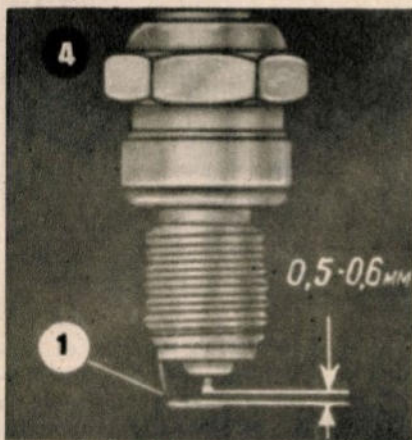
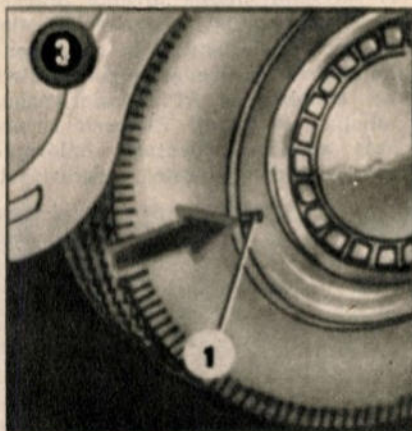
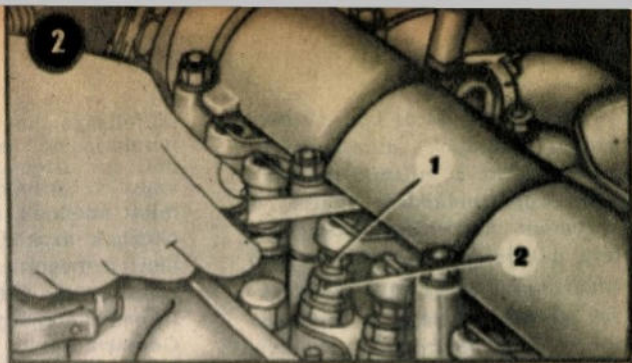
Most további, részben a kocsik vezetésénél, részben karbantartásánál figyelmet érdemlő pontokra térünk ki. Közöljük az AFIT által meghatározott átvizsgálási technológiák rendszerét is, valamint a kocsihoz alkalmas különféle kenőanyagok, vegyianyagok jegyzékét. Még egyszer tisztázzuk azt is, hogy nálunk a 92-es oktánszámú szuperbenzint lehet használni a motorhoz. És mindjárt megjegyezzük, hogy jó lenne, ha szervizeinkben, valamint az autófelszerelési cikkeket árusító üzletekben lehetne záras tanksapkákat kapni a Zsigulihoz. Bizonyára szívesen vállalnák a pluszköltséget a kocsik tulajdonosai...

Most pedig néhány szót még a műszerfalról, amelyet ugyan igen részletesen ismertettünk, de kiegészítésül emlékeztetünk a sebességmérő számlapjára, ahol a 40—60—100 km/óra jelzéseknél látható piros vonalak arra figyelmeztetnek, hogy bejárás után se lépjük túl az I—II—III sebességfokozatokban a megjelölt értékeket. (A bejáratásnál javasolt maximumokat előző számunkban ismertettük.)

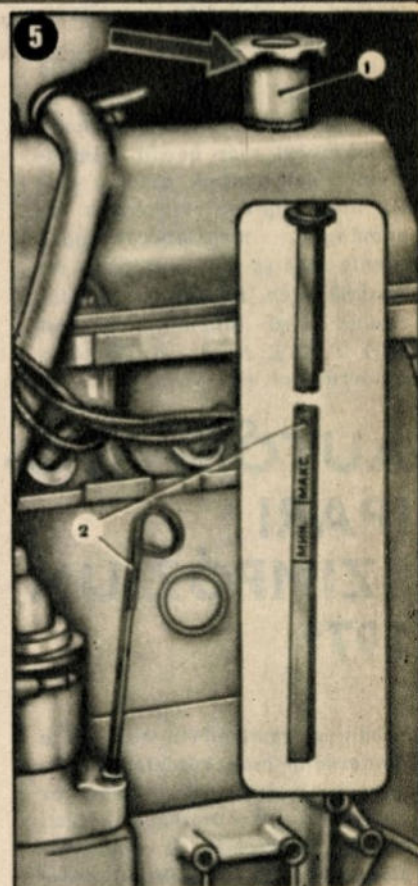
A műszerfal egyik piros jelzést adó lámpájáról is külön szólunk. Arról, amelyik a motor olajnyomását ellenőrzi. Ez abban a pillanatban kigyullad, amikor a gyújtáskapcsolót az 1-es helyzetbe fordítjuk, ha pedig a motort beindítottuk, és az olajnyomás megfelelő, akkor kialszik ez a lámpácska. A motor normális működésekor nem éghet. Jelez viszont olyan esetben is, amikor túlzottan meleg a motor vagy nagyon alacsony annak fordulatszáma. Ilyen esetekben a kenési rendszer ugyan kifogástalanul működhet, máskor viszont a kigyulladó lámpa az olajnyomás, illetve az olajmennyiség csökkenésére utal.

A VAZ—2101 (ZSIGULI) ÁTVIZSGÁLÁSI TECHNOLÓGIÁJA

A munka megnevezése	I. 2000 km	II. 5000 km	III. 10 000 km
1. Teljes szerviz, samponos lemosás	×	×	×
2. Levegőnyomás ellenőrzése a gumibroncsokban	×	×	×
3. A motor ellenőrzése, a szelephézag beállítása, a vezérműlánc feszítettségének mérése	×	×	×
4. Hengerfej-csavarok és kipufogócső-csavarok utánhúzása	×	×	
5. A ventilátorszíj feszességének ellenőrzése, utánállítása	×	×	×
6. Tengelykapcsoló-pedál holtjátékának ellenőrzése, a hidraulikus rásegítő tartály folyadékszintjének ellenőrzése	×	×	×
7. Kézi- és lábfék beállításának ellenőrzése, fék-olajszint ellenőrzése	×	×	×
8. Tűzelőanyagcsövek csatlakozóinak ellenőrzése, utánhúzása, szűrősziták tisztítása, víz-zsák tisztítása, porlasztó beszabályozása alapjárat, átmeneti és nagy fordulatszámra	×	×	×
9. Gyújtás ellenőrzése, beszabályozása, megszakítóhézag ellenőrzése, gyújtógyertyák tisztítása, elektródahézag ellenőrzése	×	×	×
10. Elektromos jelző-, világítóberendezés ellenőrzése, akkumulátor-savszint ellenőrzése, kábelkötések utánhúzása, fényszóró-beállítás	×	×	×
11. Olaj-, víz- és fűtőcsövek kötéseinek ellenőrzése	×	×	×
12. Olajszűrő-betét cserélése	×	×	×
13. Motorolaj-csere, sebességváltó és hátsóhid olajcsere, olajszint ellenőrzése	×	×	×
14. Összes csavarkötések ellenőrzése, utánhúzása	×	×	×
15. A kormányösszekötő- és tolórudazat ellenőrzése	×	×	×
16. Kerékdőlés és nyomtáv ellenőrzése	×	×	×
17. Próbaút	×	×	
18. Kerékagy-csapágyak ellenőrzése, utánállítása, kenőanyagcsere		×	×
19. Ajtózárok ellenőrzése, csuklópántok kenése		×	
20. Az ablaktörlő működésének ellenőrzése		×	
21. A levegőszűrő tisztítása, a szűrőbetét kifűvátása	×	×	
22. Levegőszűrőbetét csere			×
23. A porlasztó szétszerelése, tisztítása, fűvókák tisztítása sűrített levegővel			×
24. A fékpadeték állapotának ellenőrzése			×
25. Kerékcsere a gyári javaslat szerint		×	×



Az első képen a Zsiguli-motor elfordítható korongos levegőszűrőjét látjuk, amelyet három szárnyas anyával (1) lehet lazítani, illetve rögzíteni. Meleg időben — vagyis a tavaszi—nyári szezonban — úgy kell beállítani, hogy a 2-es jelzőponthoz mutasson a nyíl (3). A hideg évszakban viszont a 4-es ponthoz kerüljön és úgy rögzítsük az 5-ös számmal látható zárófedelet. A második kép a felülvezérelt motor szeleppálítását mutatja, feltüntetve az állítócsavarokat (1) és a rögzítőanyákat (2). A harmadik ábrával arra kívánjuk emlékeztetni a Zsigulik használatát, hogy 1,8 átt. levegőnyomás mellett 355 kg-ig, 2,1 átt.-nál pedig maximum 385 kg-ig engedhető meg a gumiabroncsok terhelése. A negyedik rajz igen szemléltetően mutatja az előírt gyertyahézagot (1), az ötödik ábra 1-es jelzése pedig a motorolaj beöntő-nyílását, 2-es jelzése a nívópálca helyére, illetve a fém-pálca minimum és maximum vonalkáira figyelmeztet.



KENŐOLAJ-AJÁNLÁS

	SZOVJET OLAJ	OLIO-FIAT	ÁFOR	AGIP	MOBILÓIL	SHELL
Motorolaj 0 °C felett	M-12G No. 8 M-12G1	VS 30 VS 40 20W/40	Super Oil 30 Multi-Super Oil 20W/40	F.1 WOOL 30 F.1 WOOL 40 F.1 20W/40	Mobiloil A Mobiloil AF Deltac Spec.	X-100/30 X-100/40
0 °C-tól —15 °C-ig	M-8G No. 9 M-8G I	VS 20W 10W/30	Super Oil 20/20W Multi-Super Oil 10W/40	F.1 WOOL 20W F.1 WOOL 10W/40	Mobiloil Artie Mobiloil Spec. 10W/30	X-100/20W Super 101
-15 °C alatt	M-10Gz M-10G1	VS 10W		F.1 WOOL 10W	Mobiloil 10W	X-100/10W
			egész évben: Multi-Super Oil 20W/40	egész évben: F.1 WOOL 20W/50. 20W/40	egész évben: Mobiloil Super 10W/50	egész évben: Super 100 20W/50
Mosóolaj	VNII NP FD	L 20				Donax F
Hajtóműolaj +5 °C felett +5 °C alatt	TA _D -17 TA _D -10	W90/M W80/M	Hykomol K 90 Hykomol K 80	F.1 Rotra MP90 F.1 Rotra MP80	Mobilube GX80 Mobilube GX80	Spirax 90EP Spirax 80EP
Zsír	FIOL-1	Jota 1	Lítón C 12/IV	F. 1 Grease 1,5 16	Mobilgrease MP	Retinax A
	LITOL-24	MR-3	Lítón C 12/II	F. 1 Grease 40	Mobilgrease MP Mobilux 3	Retinax A Alvania 3
Hűtőfolyadék	Toszol A	Parafiu 11	fagyálló	F. 1 Antifreeze	Permazone	Anti-Frost
Fékfolyadék	Neva	Etlehetta	fékfolyadék	F. 1 Brake HD	Brake Fluid	Donax B
Lengéscsillapító folyadék	MGP-10	S.A.I.	OL-25	F. 1 Shock Absorber		Donax A. 1

„Magyarország és az egyes szomszédos országok autófenntartó ipara között a műszaki-tudományos együttműködés, illetve a közvetlen kapcsolatok kiszélesítése, a kölcsönös előnyökre épülő együttműködés és tapasztalatcsere eredményessége a kapcsolatok további bővítéséhez, elmélyítéséhez, új formák kialakításához adott ösztönzést.

A szélesebb körű és több oldalú kapcsolatok kialakításának az információcsere egyik hatékony formájaként már bevált szimpóziumot választottuk azzal a céllal, hogy egy-egy rész kérdést tudományos megalapozottsággal, évente más és más országban vitassunk meg. Ez irányú célkitűzésünk első állomásaként jött létre a KTE és az AFIT közös rendezésében az

AUTÓJAVÍTÓ- IPARI SZIMPÓZIUM 1971

abban a reményben, hogy ez a rendezvény csak kezdete egy folyamatnak, egy további lépés az autójavító ipar országok közötti erősödő kapcsolata és kölcsönös előnyökre épülő együttműködése felé.”

Olyan időszakban rendezték ezt a nagy jelentőségű nemzetközi konferenciát az autózás-szal szorosan összefüggő kérdésekről, és magáról az autójavításról, amikor a hazai autótulajdonosok nagyon is érzik a saját bőrükön — a nehezen megszerzett kocsikon —, hogy bizony sokat kell tenni annak érdekében, hogy az autózás több örömet, jóval kevesebb bosszúságot okozzon.

Az ünneprontónak tűnő keserű ízű szavakat nem hagyjuk el innen sem, amikor a kibontakozást ígérő, realitásokra támaszkodó tanácskozás pozitív hatású bevezető sorait idézzük. Nem hagyható el a szakmára nehezedő terhek említése, hiszen a lendület motorizáció számtalan hétköznapi problémája egyaránt igen árnyékolja azok életét, akik autótulajdonosok lettek, és azokét is, akiknek ma munkája, feladata, hivatása azt megoldani, hogy autóinkat üzemképes, üzembiztos állapotban tudjuk tartani.

Egy biztos: ezek az autósokat sújtó gondok, amelyek hol a szervizek

zsúfoltsága, hol joggal kifogásolható munkája, hol az alkatrészek hiánya, hol az üzemanyagellátás zavarai vagy az úthálózat fogyatékosai miatt adódnak, még nagyobb gondot okoznak azokban a körökben, ahol most a megoldásokat kell keresni. Határozottan kitűnik mindez a Közlekedéstudományi Egyesület Közúti Gépjárműjavító Szakosztálya és az Autófenntartó Ipari Tröszt szervezésében most, június 7—8. között Budapesten megrendezett konferencia programjaiból is. Erről a programról kívánjuk itt a témák iránt nagyon is érdeklődő olvasókat tájékoztatni. A lapzárta napjaiban tartott előadásokra még



visszatérünk az AM hasábjain, mert most csak a témakörök, illetve az előadók említésére nyílik lehetőségünk.

A háromnapos, üzemlátogatásokkal is kombinált tanácskozáson több baráti ország, így a Szovjetunió, Csehszlovákia, Lengyelország és Jugoszlávia szakértői, valamint neves nyugati cégek, például a Volkswagen és a Renault képviselői tartottak előadásokat. Annak a ténynek kihangsúlyozásával, hogy a IV. ötéves terv során 320—340 ezer személygépkocsit importálunk, elsősorban a szervizhálózat fejlesztésének lehetősége került a középpontba.

Az AFIT Váci úti székházának tanácstermében a Tröszt vezérigazgatója, a KTE Közúti Gépjárműjavító Szakosztály elnöke, Kovács Béla tartotta a megnyitó beszédet, majd Kiss Dezső, a KPM miniszterhelyettese szolt a kongresszus résztvevőjéhez.

Az első átfogó témakörű előadást dr. Tózsér István, a KPM Autóközlekedési Főosztályának vezetője tartotta. Nemcsak vázolta, hanem elemelte is a magyarországi motorizáció új szakaszának irányvonalát. Részletezte a motorizáció várható

ütemét, a közúti közlekedés fejlesztésének ipari hátterét és hatását, a gazdaságirányítási rendszer és a közúti motorizáció kapcsolatát. Értékelte az autófenntartó ipar, az üzemanyagellátás és az úthálózat terén mutatkozó állapotot és fejlődést, majd a kitűzött célok megvalósítását biztosító szervezőmunka jelentőségét.

A szervizállomások további fejlesztési koncepcióját a gyakorlati élet nézőpontjából ismertette az a gondolatébresztő előadás, amelyet Valter Medárd, az AFIT vezérigazgatóhelyettese tartott. Elemezte az ország gépkocsikarbantartó hálózatának jelenlegi helyzetét, megoszlását,

az egyes szektorok műszaki és gazdasági jellemzőit. Kitért a racionális munkamegoszlás lehetőségeire, a különböző nagyságú és különböző feladatú szervizállomások tevékenységére, a korszerű technika és technológia alkalmazásával összefüggő kérdésekre és problémákra.

Ugyancsak gyakorlati értékűnek tekintjük a felkért előadók és a hozzászólók itt elhangzott szavait. Többek között Max Gröflin, a Repco cég európai kereskedelmi igazgatója, „Korszerű javítástechnológia a gépjárműiparban” című előadását említjük, amelynek elhangzása után a Volkswagen Művek export osztályának vevőszolgálati vezetője, Kurt C. A. Gilbert tartott előadást a korszerű vevőszolgálati hálózattal szemben támasztott igényekről. A regionális vevőszolgálati hálózat felépítésének elvét a Renault-gyár vevőszolgálati igazgatója, M. Colin ismertette.

Igen jelentősnek tartjuk a szovjet Autoeport Külkereskedelmi Vállalat képviselője, V. E. Kruzov és a Prágából érkezett dr. Josef Jezek szavait: az általuk felvetett témák ugyancsak széles körű ismeretést érdemelnek. (L.)



UTAZÁS „AZ ÉV AUTÓJÁVAL”

Pusztán annak reményében, hogy legalább kirakaton át lássak egy GS Citroënt, jókora gyalogtúrát tettem a múlt év őszén a nyirkos, fagyos bécsi éjszakában. Nappal nem jutott idő a kocsi felkutatására, de kár is volt minden lépésért. A képviselő kirakata mögött nem volt még akkor GS, csak az üvegre ragasztott színes betűk jelezték, hogy ott fog majd állni az újdonság. Akkor persze még nem írhatták, hogy „Az év autója” fog majd oda kerülni, de nem sokkal később már ez a cím is megillette.

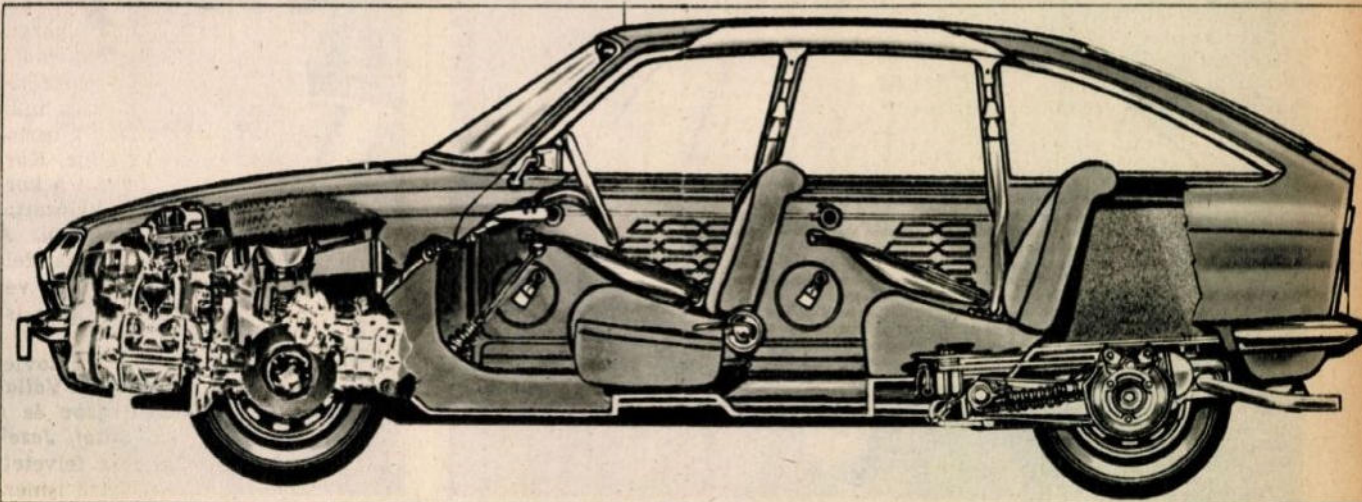
A véletlen azután egy másik időpontban kárpótolt a hiábavaló éjszakai mászkálásért. Az elmúlt év utolsó napjaiban már volt GS a bécsi képviselőnél, sőt éppen akkor érkezett oda a Maserati-motoros SM modell is. Erre mondják nálunk, hogy egy csapásra tudtam két legyet fogni. De a kisebbik modellt persze nem lehetett kigördíteni a kirakatból. A próbaútra csak most került sor májusban, Budapesten. Itt kaptam meg annak a kocsinak a kulcsát, amellyel a Citroën exportosztályának munkatársa, *Michel Brillat* úr utazott a Vásárra. Nem is igen volt több kilométer ebben a GS-ben, mint amennyinek megtételére Párizs és Pest között szükség volt.

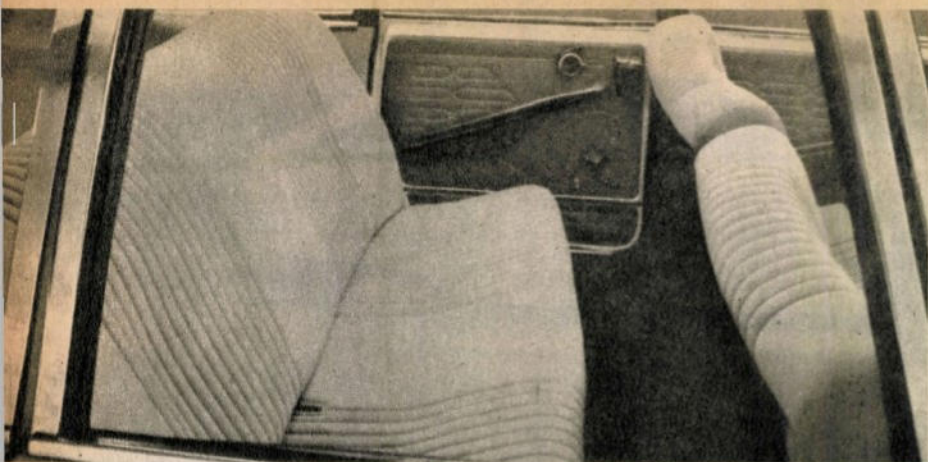
A kulcsot *Monsieur Brillat* a Citroën-stand irodájában nyújtotta át, mondván, hogy a múzeum mögötti parkolóban megtalálom a fehér kocsit. Szerintem jó jel, amikor nem kívánják részletesen elmagyarázni, vagy gondosan megmutatni: mi hol van, hogyan működik. Az ilyen gesztus azt sejteti, hogy mindent logikusan rendeztek el. Ez a sejtés itt be is igazolódott...

Nyilván a logikusság ténye is segített néhány jó pontot szerezni, amikor „Az év autója” címet adták a GS kocsinak, amelyet a nemzetközi zsűri egyik tagja úgy jellemezett: álomautó a nagyközönség számára.

Nos, ezt az „álomautót” kaptam most kézhez szerkesztőségünk, hogy néhány száz kilométeres út során győződjünk meg arról, milyen is a valóságban.

Az ismerkedést négy személyes terheléssel kezdtük a 7-es úton, ahol hamar nyílt alkalom nemcsak a végsebesség kóstoltatására, hanem egy olyan záporpróbára is, amelyet a legkorszerűbb laboratóriumban sem igen lehetne utánozni. De ne legyen félreértés, mindjárt megjegyezzük, hogy nem a gyári adatokat akartuk ellenőrizni autózásunk során. Mégis jó volt érezni, hogy könnyen tartható a 140–150 közötti sebesség, és ennek a kocsinak felépítése, szerkezeti elrendezése, szerkezeteinek megoldása, no meg külső formája a biztonság összhangját adja. Stabilan viselkedett a csúszós talajon, iránytartó





maradt az erős oldalszélben, precízen, könnyen lehet kormányozni minden esetben, és milliméternyi eltérést sem jelez a nyomvonal, amikor nagy tempóról fékezünk.

A 80-as sebesség eléréséhez 12,1 másodperc kellett (ekkor csak ketten ültünk a kocsiban), de 20 mp alatt értük el a 100 km/órát, és 31,7-et mérve az indulástól, 120-at mutatott a műszer. A kocsi sebességi jelzője különben páratlanul pontos: még 100 felett is csupán tizedes eltéréseket mutat ki a hitelesített kontroll.

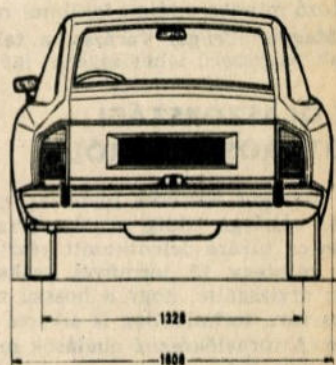
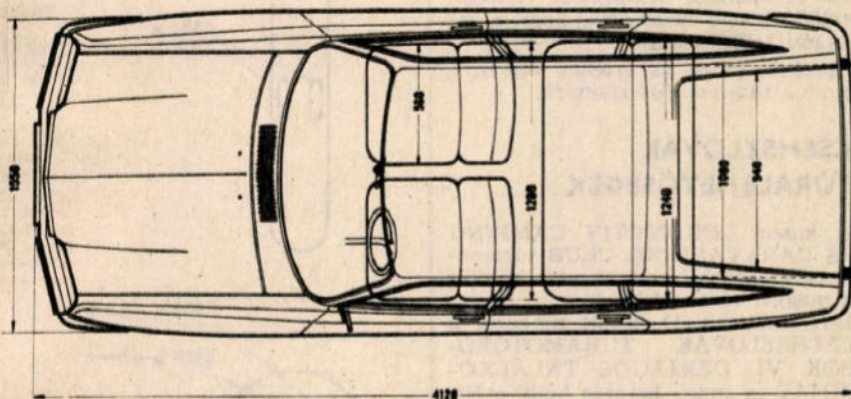
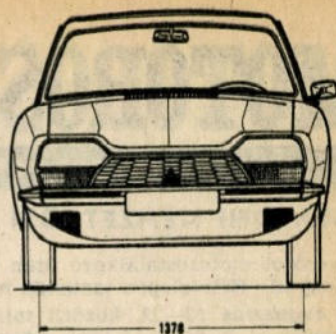
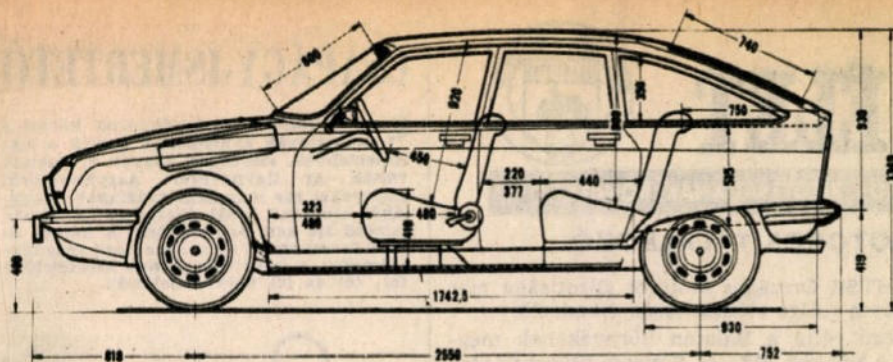
Azt a sebességmérőt dicsérjük most, amely egy forgó korong, és a mindenkori tempót jelző szám egy nagyítóüveges ablakocskán át tűnik elénk. Még hozzá úgy, hogy a gyújtás bekapcsolásával kigyullad a megvilágító lámpa is — szabályozható fényerővel —, és ez igen jó figyelmeztetés. Lélektani hatása is van, és nem lehet tévedés a gyorsaságot illetően. Más színűek ezek a számok, amikor a városi tempót tartjuk — sárgás, zöldes a korong 60 km/ó-ig —, de ha 120-nál gyorsabban hajtunk, piros szelvénye fordul az ablakocska elé. A nagyítóüveg hüvelykujnyi méretű számokat mutat, és más műszert útközben nem is igen kell néznünk. Van ugyan fordulatszám-mérő is, de amikor megszokjuk a kocsit — és állítom, hogy ez nagyon hamar megy —, arra sem igen vetünk már pillantást.

A műszertáblán van még üzemanyagjelző és voltmérő, napi és összegező kilométerszámláló, valamint időóra. És van egy kombinált műszer, egy üveglap, amelyre viszont csakis akkor kell figyelni, ha annak tábláján kigyullad a fény, amely valamilyen ábrát világít meg. Ha például egy olajkanna rajza piroslik fel, az annyit jelent, hogy az olajnyomás rendellenes. Amikor egy féktárcsa ábrája világosodik meg, akkor a fékolajat kell ellenőrizni, mint ahogy hasonló módon kap figyelmeztetést a GS vezetője, ha a kocsi külső világítása vagy bármilyen, a közlekedés biztonságát veszélyeztető szerkezet hibás. A sebességmérő korongja különben feltünteti az adott tempónál várható fékutak hosszát, az elektronikus fordulatszám-mérő mutatója pedig 8000 f/p-ig jelezhet.

A léghűtéses, négyhengeres, 74×59 mm furat-lökettű, 1015 cm³-es, 55,5 DIN, vagyis 61 SAE lóerős boxermotor ugyan 5250 percenkénti fordulatszámnál nyújtja a legjobb teljesítményt, de ez nem jelenti, hogy esetenként nem pörgetik meg jobban. A fordulatszám valóban nem kevés, de ez kell ahhoz, hogy a viszonylag kis hengerűrtartalmú, 9:1 sűrítésű motor ennyi lóerőt adjon. A nagy fordulat persze nem önmagában kerül hasznosításra. Henger-

Talán csak az a kép kíván itt némi szöveget, amelyiken a műszerfalból kihúzott furcsa fogantyú látható. Ez a megmarkolható furcsaság itt a kézifék karja. Egy kis belső billentyű — mint a pisztolyra — érintése után csúsztatható vissza. Mindez a négyfokozatú, precízen, de keményen, pattogóan kapcsolódó sebességváltó rúdja felett. Persze, van már automata erőátvitel is a GS-hez...





soranként egy-egy felül függő vezértengely is tartozik a csendes üzeméről is nevezetes motorhoz. A halk működés kétségtelenül azzal is magyarázható, hogy a vezérműláncok helyett bordázott műanyagcsíjak kapcsolódnak a fogaskerék-rendszerhez, de a páratlanul csendes léghűtésnek itt még más titka is lehet. Mint ahogy az ötszemélyes, 465 dm³-es csomagterű kocsi 150 km/ó körüli sebessége sem magyarázható azzal, hogy 55,5 lóerős motor hajtja. Ez nem is lenne elfogadható magyarázat. Ez így túl szép lenne, 1015 cm³-től...

Érthető magyarázatot ad viszont ez a karosszéria, amelynek segítségével a GS modell légellenállása még 16%-kal kevesebb, mint az ID/DS Citroëneké, pedig azoké (0,290 c_w érték) példa nélküli abban a kategóriában. Szinte csodának számít, mert a híres kétüléses Porsche-Carrera Sport kocsi formatervezője is 0,326 c_w értékű.

A jól formázott GS azonban újabb csodát művelt az egyliteresnél mindössze 15 cm³-rel nagyobb motorral. És itt az „áramvonalazás” nem a kényelem rovására történt. Sőt, a nyújtott tengelytávú, széles ajtójú, 2,79 m²-es üvegezett felülettel rendelkező kocsi — bár méretei szerint kis kocsi — a nagyokat megszégyenítő komfortot képes nyújtani. Fotelszerű ülések, mindenki számára jó kartámlákkal, tökéletes kilátás minden irányban, és csendes utazás, nagy sebességnél is.

A kényelmet persze a hidropneumatikus rugózással is fokozták, bár ezek a rugóelemek nem erre születtek. Elsőrendű feladatuk a jó úttartás, a stabilitás növelése, de ha már adva van az ilyen folyadék-levegő kombinációjú rugózás, akkor persze azt is lehetővé teszik itt, hogy tetszés szerint változtassuk 15—25 cm között a kocsi talajmagasságát. Ez pedig úgy történik, hogy állítunk a két első ülés közötti karon. Ha sima az út, akkor alacsonyra eresztjük a padlót, ha pedig terepre hajtunk, megemeljük 25 cm magasságra. Ez a különleges hidropneumatikus berendezés azt is biztosítja, hogy a beállításnak megfelelően állandó marad a talajnyíró akkor is, ha egyedül utazik valaki a GS-ben vagy akár ötödmagával, megrakott csomagtartóval közlekedik. A menetkész 880 kg súlyú kocsi megengedhető terhelése egyébként 415 kg, és ha fékezhető utánfutót kapcsolunk mögéje, akkor még 800 kg súlyt vontathatunk vele.

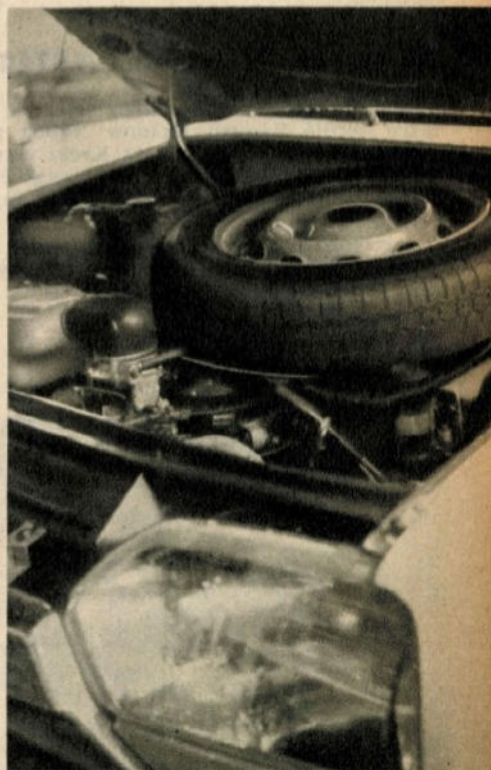
Hogy mennyit fogyaszt? Hát — ha meghajtjuk, akkor 12—13,5 között számítható az átlag, de 100—110 közötti utazásnál megelégszik 8,4—8,5 literrel. És nem érdemes azon töprengeni, hogy ez most kevés vagy sok egy 1015 cm³-es motortól, mert ennek a kocsinak sem a motorját, sem a többi részét nem lehet ilyen egyszerűen összehasonlítani alapnak tekinteni. Sem ezt, sem a többi Citroën-modellt nem célszerű pusztán kategóriájuk szerint értékelni. Ezek különleges konstrukciók!

A GS-től is nehéz volt búcsút venni. Nagy élmény utazni egy ilyen „kis-kocsival”...

Liener György

Ide sem kell sok magyarázat. A méretek mindent feltárnak a 145X15-ös Michelin ZX gumival szerelt fronthajtású kocsiról, amelynek pótkereke is elfér az első tengely előtti jól kiegyensúlyozott boxer-motor közelében, a sebességváltó fölött. A 43 literes benzintank viszont hátul, az ülések mögötti biztonsági zónában fekszik. Úgy tűnik, ez egy olyan modell, amely évtizedünk végén is korszerű marad...

(Gyári fotók és Almássy Tibor felvételei)



MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

BALATONI NEMZETKÖZI MOTOROS TALÁLKOZÓ

A verőcei motorostalálkozó után a MTSZ Országos Motoros Bizottsága már a Fonyód—Bélatelepen tartandó motoros rallye előkészítésén fáradozik.

Az augusztus 19—22. közötti találkozó célja a Balaton környékének megismerése, a motoros túrázók, köztük a sok-sok MZ- és Simson-motortulajdonos sportbaráti kapcsolatainak kialakítása és ápolása, nemzetközi viszonylatban is. Számos külföldi motoros érdeklődő levele bizonyítja, hogy a találkozó minden eddigit felülmúl majd mozgósítási létszámban.

A Magyar Tenger varázsa, a találkozó programja és az értékes versenydíjak nagyszerű lehetőségeket ígérnek minden túramotoros számára.

AZ OLASZORSZÁGI MOTOROS TÚRÁRÓL

Az Országos Motoros Bizottság műszaki részlege eddig az olaszországi motoros túrára jelentkezett résztvevők mintegy 25 járművét szakszerepben átvizsgálta, hogy a hosszú motoros túra technikailag is sikeres legyen. A túraelőkészítő eladások megtörténtek, folyamatban van az útlevéltűgyek intézése is. Az utazóknak nem mindennapi látványokban lesz részük. Már az állomások pusztá fel-sorolása is élményszerű: TRIEST — VELENCE — OTRANTO — NÁPOLY — RÓMA — PISA — MANTOVA — VERONA.

Az olasz táj kivételes szépsége, a városok pazar műemlékei, egyedülálló nevezetességei egy életre szóló emléket nyújtanak majd valamennyiük számára.

JUGOSZLÁV VENDÉGEK A SZEGEDI MOTOROS NAPOKON

Mint már előző számunkban jeleztük, a június 25—26—27-én megrendezésre kerülő Szegedi Motoros Napok programja újabb érdekességet ígér: a műszaki, terepügyességi és Kresz-versenyeken kívül új motorok bemutatója és a meghívott veteránmotorosok élménybeszámolója teszi még színvonalasabbá a háromnapos találkozót. Jugoszláv motorosok is jelentkeztek a vetélkedőkre.

A találkozó pontos helye: a dorozsmai Szikaós-fürdő fenyves ligete, ahol a táborozási és étkezési lehetőség biztosítva van. A vetélkedők győztesei értékes díjazásban részesülnek.

MOTORDEPÓ — verseny előtt

(Urbán Tamás felvétele)



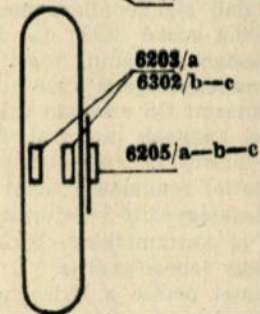
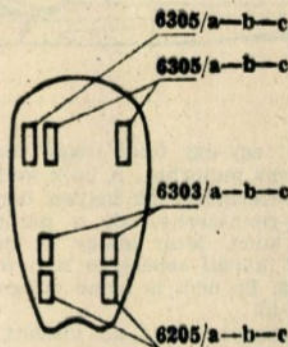
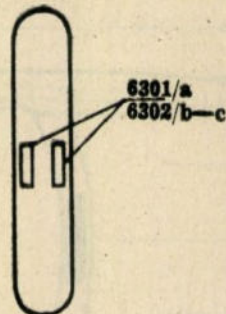
TÚRA

A GYORSASÁGI VB-FUTAMRA

A Budai Motoros Klub július 16-án 4 napos túrát indít BRNO-ba, a motorke-rek-pár gyorsasági VB-futam megtekintésére. A túrán részt vehetnek olyan motorosok is, akik nem tagjai a klubnak. Részletes felvilágosítás a klubban: Bp. III., Tanuló u. 1. kedden és pénteken 18—20 óráig, vagy 889-770 telefonszámon.

CSAPÁGY-ISMERTETŐ

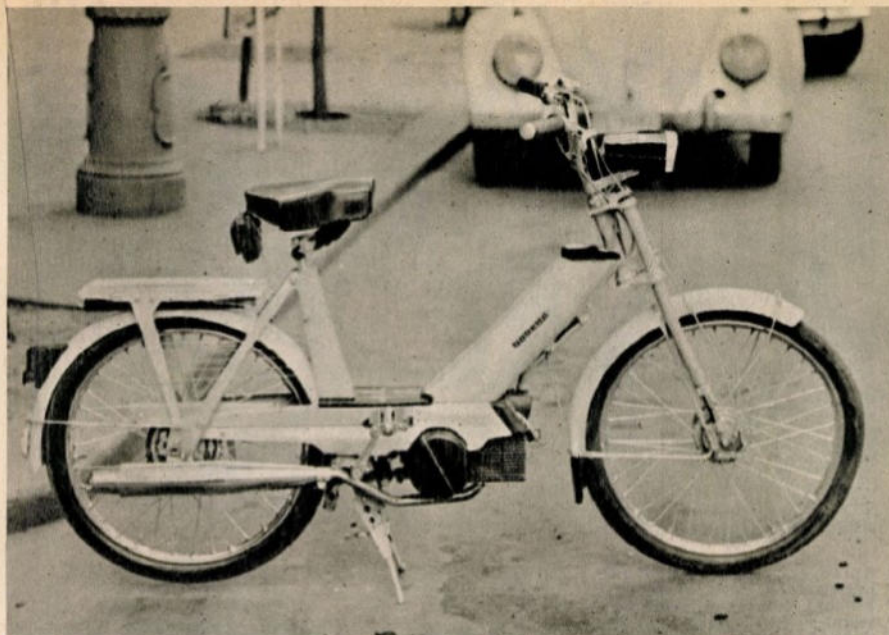
4. A külföldi motorke-rek-pár-ök között a csehszlovák gyártmányú Jawa a leg-ismertebbek. Régebben nagyon keresettek voltak az úgynevezett nagyke-rek-tek, amelyeket ma már nem gyártanak. Nagy-jából azonosak a 353, illetve az 359 típus-jelzésű 250 kcm-es modellek. A három tí-pust összevontuk és a vonatkozó csapá-gy-számokat a fenti sorrendnek megfelelően (a), (b) és (c) betűvel jelöltük.



ANGOL—SVÉD KOOPERÁCIÓ

Különleges eljárással gyártott acélcsővek-ből, különleges gondossággal Angliában készülnek ezek a teleszkópvilágítá-szárak — a svéd Husqvarna motorke-rek-párgyár szá-mára





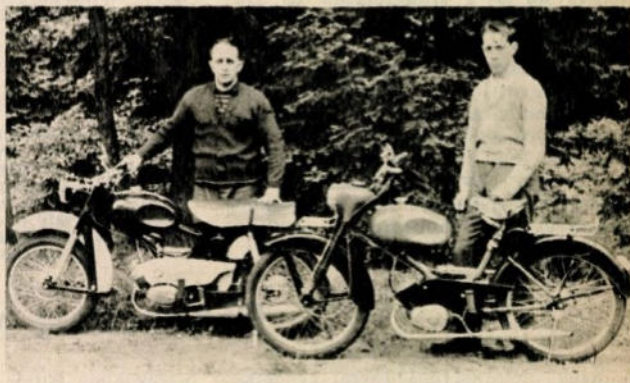
KERÉKPÁR HÁTSZÉLLEL

A cím nem teljesen pontos, jobban hangzik így: Kerékpár beépített hátszéllel. Ezt a találo szellemességét ugyan nem mi találtuk ki, de jól „ül” a Babetta esetében. Már régebben közöltük, hogy a Povázska Bisztrica-i gyár egyes mopédjéből kap egyet az AM, hogy a magyar utakon is kipróbáltassék. Nos, a napokban megérkezett divatos-sárga ruhácskájában, és amint átesik a hivatalos fogadtatáson (vámolás), akkor hosszabb-rövidebb utakat teszünk majd együtt a csinos kis Babettácskával.

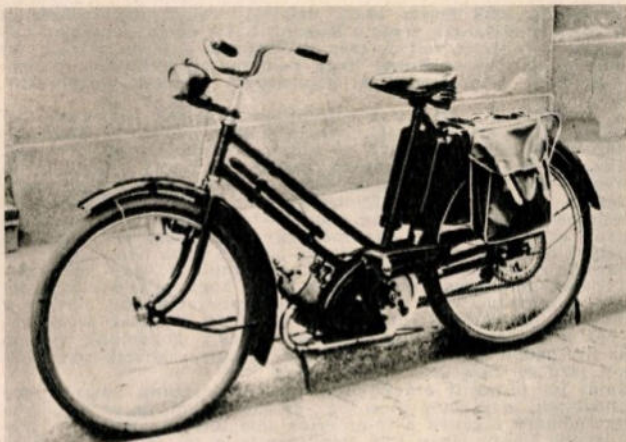
SAJÁT KEZŰLEG

Kereken öt évvel ezelőtt kaptuk ezeket a képeket az NDK-ból, név szerint *Bernhard-Hellmuth Kratzsch* mérnöktől, aki kizárólag kismotorok tervezésével és készítésével foglalkozik — hobbyból. A téma azért vetődött fel, mert újabb levél érkezett Kratzsch mérnöktől, amelyben felajánlotta legfrissebb terveit a magyar motorosoknak. (Ugyanis az NDK-ban létezik egy úgynevezett „Eigenbau-Konstruktion”, azaz „Saját konstrukció”, amelyek számára, megfelelő műszaki ellenőrzés után a hatóságok megadják az engedélyt a forgalomban való részvételre.)

Valójában nálunk is megvan erre a lehetőség, csak ép-



Ezt a két járművet 1962-ben és 1963-ban készítette Kratzsch mérnök, aki a kétüléses mokik mögött áll (motorja 4,3 LE, háromfokozatú sebességváltóval). Az együléses mokik motorja 2,5 lóerős, sebességváltója 2 fokozatú



Akár hiszik, akár nem, 1958-ban készült ez a francia Mobylette-hez hasonló, 50 kcm-es, 1,6 lóerős, kétütemű motorcska, amelynek egyfokozatú sebességváltóját egy rőpsúlyos kuplung egészítette ki

pen egyrészt a követelmények olyan szigorúak, hogy azok teljesítése igen magas műszaki felkészülést feltételez, másrészt a szükséges anyagok, felszerelési cikkek, alkatrészek beszerzése jelent problémát. Mindenesetre megköszöntük a baráti ajánlatot — és bemutatjuk a Kratzsch-féle motortörpéket.

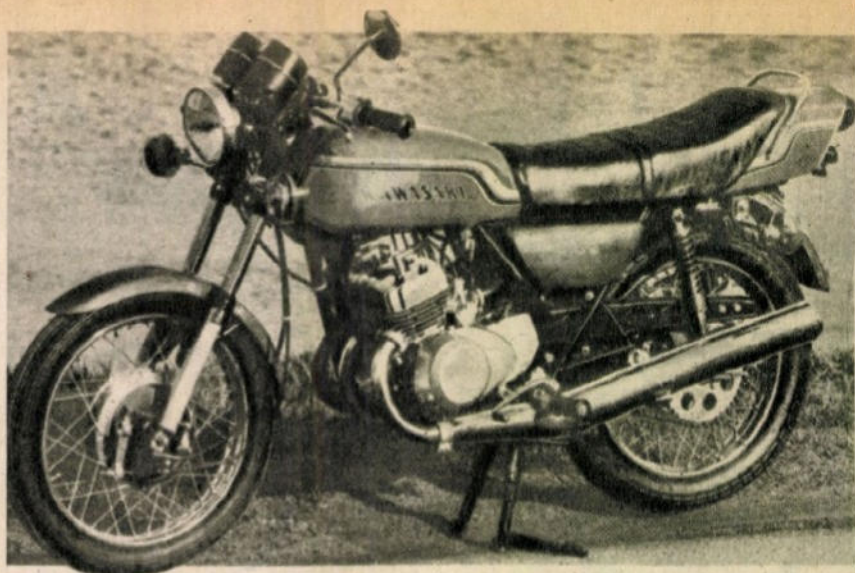
E sorok írása közben hozta a posta a 3. fényképet és az azt kísérő levelet, amely szerint az R. L. tulajdonát képező Jawa Supert *Csákváry András*, illetve a megszűnt „Robogóklub” ügyes kezű tagjai alakították át. A CZ-tankban 400 km-nyi távolságra elegendő benzint lehet tárolni. A motoron is végeztek némi átalakítást, amitől

közel 90 km-es végsebességre képes. Az átalakított motor kormányja a Rigától származik, akárcsak a két sárvédő. Mindazok, akik ehhez hasonló átalakítási gondolatokkal foglalkoznak, megtekinthetik ezt a Jawát (és egyéb motorokat is), csupán azt kéri *Csákváry András*, hogy előzőleg értesítsék őt válaszbörítéssel, amelyben közli majd a neki megfelelő időpontot. Címe: XII., Goldmark Károly u. 32.

Ez a motor pedig Pesten készült „saját kezűleg”. A képhez csatolt levél szerint a középálvány, valamint az utas lábtartója még nem került a helyére. A hátsó kerékre nagyobb gumit szereltek

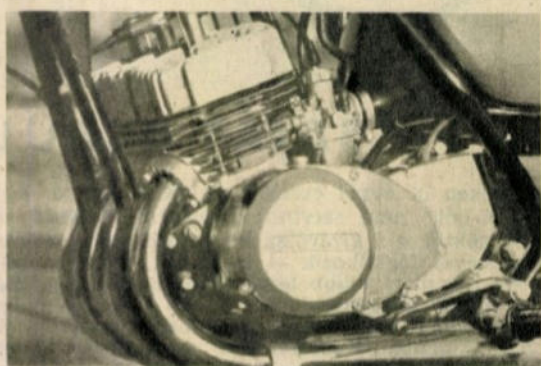


**2 ütem
3 henger
45 lóerő
350 köbcenti
8000 fordulat**



Százfűzegnéhány köbcenti képviselnek ezek a szerény külisejű hengerek, amelyek végül is kitermelik a 45 lóerőt. A három Mikuni-porlasztó keverőházába kerül a szivattyával továbbított olaj

A Cerriani-szerű villában az első keréknek Duplex az fékdobja, a 14 literes benzintartály a harmincas évek alakját idézi, és az 1,5 literes olajtartály a szokásostól eltérő kialakítású nyereg alá került



Ezek az adatok képezik az új Kawasaki főbb műszaki mutatóit, amelyek alapján kiderül, hogy ez az olajszivattyús motor óránkénti 180 km-es végsebességre képes és ezzel a teljesítményével egyedül áll a sorozatban gyártott 350-es motorok között. A dupla bőlcsóvázban keresztbe állított, háromhengeres soros motor nem szélesebb, mint bármelyik, hagyományosan elrendezett egyhengeres motor, és ez is azon kedvező tulajdonságok közé számítható, amely az S-2 típusjelzésű új Kawasakit alkalmassá teszi majd versenymotorrá alakításra.

A 150 kilós motorkerékpár hengereinek furat-lökete 53x52,3 mm, 346 kcm, sűrítési aránya 7,3:1 (ami a hagyományos számítás szerint mintegy 11:1-nek felel meg), a motor kenéséről olajszivattyú gondoskodik, porlasztó-torokméret 24 mm, ötfokozatú sebességváltó, többtárcsás kuplung olajfűrdőben

Bőrruha vagy sort?

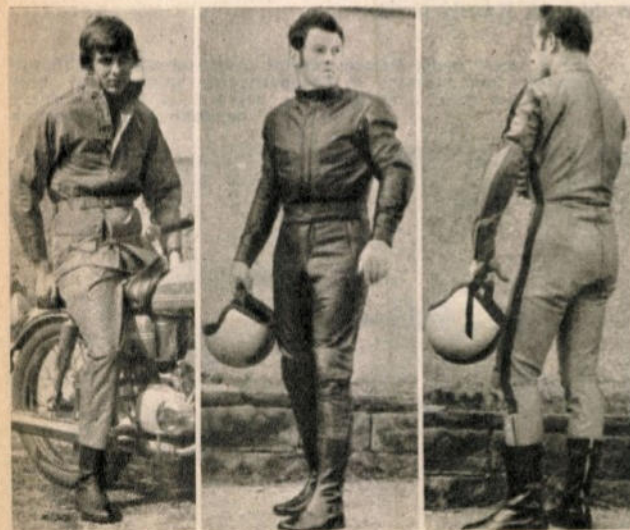
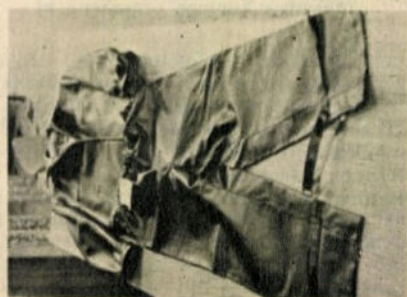
A nagy motorkerékpárpárral rendelkező országokban kifejlesztették a kiszolgáló iparok is. Ezek közé számít a ruházati ipar, amely hűen követi a divat hullámzását. A motoros ruházat legnemesebb alapanyaga még ma is a finom, puha bőr, lehetőleg fekete színben (mindkét nembellek részére). Ezenkívül készítenek különböző, könnyű, színes vízmentes anyagokból kétrészes vagy egybeszabott motoros „öltönyöket”, amelyeknek már nem sok közül van a hagyományos kezelési módokhoz. Mindezt azért bocsátottuk előre, hogy már a bevezetésben elhárítsuk az esetleges ellentmondást, miszerint tőlünk nyugatra sem öltözködnek motoros módra a motorosok. Hogy miért foglalkozunk ezzel a témával? Azért, mert a hőség beállításával mind több, ingujjra vagy sortra vetkőzve száguldo motorossal találkoztunk az országutakon. (Ehhez a témához kell sorolnunk azoknak a fiatalabereknek az öltözködési hiá-

nyosságát, akik május 19-én, déli 1/1 órakor, napfűrdőzéshez levetkőzve suhantak végig a Kossuth Lajos utcán, a közben, villámszerűen sávot váltva, szemrevételezték a járda szépeit. Az sem szolgál menteségükre, hogy nem motorkerékpáron, hanem a CO-84-77 rendszámú Opel gépkocsival végezték portya-útjukat.)

A pucérkodás a motoron elsősorban nemcsak esztétikai látványa miatt kifogásolható, hanem sokkal inkább az egészségkárosodás miatt. Ha csak 60 km-es iramban halad a motor, akkor is 60 km-es széljárásnak teszi ki a motoros a nagyon hiányosan fedett testét, ami hosszabb utazásnál izületi megbetegedésnek lehet a forrása. Ennek a káros következményeiről felesleges elmélkedni. De ha ennek — vitathatatlan — fontosságától el is tekintünk, van még egy elég döntő érv, amely a helyes öltözöttség mellett szól, ez pedig a soha nem kívánt, de bármikor bekövetkezhető bukás, összetűközés vagy kicsúszás. Teljesen felesleges annak bizonyítása, hogy miféle előnyt jelent a bőrruha, vagy a hasonló védőruházat akkor, amikor a motoros, akaratan kívül a földre kerül. Itt nemcsak az egyébként is fájdalmas tépett, szakított sebekre gondolunk, hanem az ily módon könnyen beszerezhető és súlyos következményekkel járó fertőzésekre, mérgezésekre.

Saját jól felfogott érdeklődésünkben ne motorozzunk tehát lengén öltözötten, még rövid úton sem, és akkor sem, ha az árnyékba tett hőmérő higánya a 30-as érték fölé tornáztatta magát. A legnagyobb kánikulában sem verejtkeznek a jól felöltözött motoros mindaddig, amíg járművével halad; csak akkor önti el a forróság, ha megállítja a motorját. Amde ilyenkor előnti ez a hőhullám akkor is, ha fűrdőruhában motorozott...

Balról a kulturált motoros öltözékekből mutatunk be néhányat. Az első műanyagból készült kétrészes, a másik szintén kétrészes fekete bőrből, majd az egybeszabott bőrruha. Jobbról a hazai készítményű műanyag nadrág (320 Ft) és mellény (580 Ft). Még jobban örülnénk, ha boltjainkban nagyobb lenne a választék!



A volánnál: ILLYÉS GYULA

A magyar irodalom kiemelkedő egyéniségének, Ilyés Gyulának nagy elfoglaltsága miatt csak most került sor arra a beszélgetésre, amelyet néhány héttel ezelőtt kezdeményeztünk.

Kis pohárból kortyolgatja a bort. A palack még az előző vendég, egy szovjet író látogatása alkalmával került a kis asztalra.

Csak költő tud ennyi szenvedéllyel szólni az emberről, a közlekedő emberről. És a „Puszták népe” alkotója nemcsak véleményt alakít ki napjaink közlekedéséről, hanem frappáns tanácsokat is ad.

— Apám uradalmi gépész-kovács volt, talán ez magyarázza — közli a felvilágosítás természetességével —, hogy szeretek barkácsolni. Tihanyi otthonomban több „találmányomat” hasznosítottam is, ilyen például az önműködő kávépörkölő.

Így aztán az is érthető, hogy VW-jével szívesen foglalkozik, noha azon nincs sok tennivaló, lévén alig kétszáz kilométert, éppen olyan idős, mint a jogosítványa. Ámde kapcsolata az autóval sokkal régebb. Erről így emlékezik:

— Bátyám, aki szerelő volt, a húszas évek vége felé Franciaországból egy kis autóbust hozott magával, amellyel falunk, Ozora és a közeli Pincehely között fuvarozta az embereket. Ezt a buszt vezetgettem olykor. Aztán sokkal később motorkerékpárra is ültem. Ez úgy volt, hogy a háború kitörésekor elrekvirálták az autókat, és így maradt kocsi nélkül egy barátom is, aki ezért vásárolt magának egy motort. Bajor Gizinél voltunk látogatásban a Balatonnál, amikor megérkezett motorján ez az ismerősünk, és lelkesedve beszélt a járművéről. Alighogy elmagyarázta a motor kezelését, nyeregre pattantam és máris elkarikáztam rajta. Igen ám, de a motor megállításáról egy szót sem szólt. Nem mondom, kissé megszeppentem, de reméltem, hogy nem lesz baj, mert én minden gépet testvéremnek érzek.

A gyermekpszichológus különböző tárgyakat ad az emberpalánta kezébe, és annak viselkedéséből következtet a kicsi jellemére, szellemi képességére. Így vizsgáznak a magyar autósok is, akik járművük birtokában, akaratlanul vallanak jellemükről... az utakon. És ezek a vallomások, nem is ritkán, felidéznek az elmúlt századok nemes és jobbágy viszonyát. Néha félelmetesen kísért Verbőczy szelleme. Igen, az udvariasságnak nyoma sincs. Úgy mondják, az angol autós jobb karja izmosabb a balnál, mert kocsija kormányja mögött ülve, egyre csak széles gesztusokkal kíséri udvariasságát. Én úgy tekintem ezeket a közutakon magukról megfélemlített embertársaimat, mint elmeháborodottakat, akiket próbálók nevelni, mint Szent László a vad kunokat.

Nálunk ma olyan az autó, mint régen a fürdőszoba volt: mert abból nem jutott mindenkinek, ez megosztotta a társadalmat tisztákra és tisztátlanokra, akik persze nem kedvelték egymást. Amikor ez utóbbiak fürdőkádhoz jutottak, másként ítélték meg a „tisztákat”.

Szeretnék egy tévfogalmat eloszlatni: aki gyorsabban közlekedik, még nem biztos, hogy sürgösebb az útja, mint a lassabban haladónak. Annak az öreg néninek, ott a járdán, talán fontosabb a dolga, mint annak, aki a százlosvas motort hajtja.

Az autónak elsősorban az az előnye, hogy rossz időben kaputól kapuig viszi az embert, miközben megvédi az időjárás komiszságaitól. Az pedig nagyon téved, aki az autó nyújtotta száguldást előnynek tekinti. A valóság éppen ennek az ellenkezője, mert a rohanás magában hordja az önpusztító veszélyt, meg aztán a száguldó autóból mit sem lát az ember. Minél lassabban vezetünk, annál több mutatkozik meg a világból.

A kezdő autósoknak tudnék egy hasznos tanácsot adni az egyre szaporodó súlyos és halálos balesetek megelőzéséhez. Legyen minél több kis, vértelen karamboljuk, amelyek aztán visszatartják őket a könnyelmű vezetéstől. Ugyanis végzetes alaptévedésnek lehetnek áldozatai, ha az autót gyorsasági eszköznek tekintik. Mindezt saját tapasztalataimra építem. Én is szerettem gyorsan



hajtani, de az apró koccanásokból rájöttem erre az igazságra, és most már tökéletes biztonságban élvezem az általam hintó-élménynek nevezett 80 kilométeres tempót. Ennél soha nem hajtok gyorsabban.

Megvetem azokat, akik henegeve közlik, hogy iksz óra alatt tették meg ezt vagy azt az utat. Vajon mit csinálnak ezek az autósok az ezer veszéllyel megszerzett félórányi időtöbblettükkel? Kártyáznak, vagy unatkoznak...? Az emberiség a téboly határán van, nem tudja, hogy mit csináljon az egyre növekvő szabad idejével. Lassan már négy napot dolgozik hetente; mit tesz majd a három szabad napjával? Hát akkor meg miért kockáztatja a maga és mások életét néhány perc előnyért? Erti ezt az ember?

Régeken sokat és szívesen kerékpároztam. Jól emlékszem a kerékpárosok összetartására. Ha kilyukadt egy gumiabroncs, máris ott volt a segítség. Dehogy is ment volna el a kerékpáros az út szélén várakozó társa mellett, hogy nem ajánlotta volna fel szolgálatát! Hát az autósok? Azoknak jórésze bizony emberietlenné vált. Tisztelet a kivételnek, de bizony nemcsak az elgázolt áldozatát, hanem még az elakadt autós-testvérét is ott-hagyja az úton.

Útjainkon néha elszabadulnak a vad, emberi indulatok, mintha három évszázaddal ezelőtt élnénk, a ma törvényei nélkül. Pedig a gép megváltja az embert a szenvedéstől, a verejtékes munkától, de ha nem ügyelünk, akkor az ember készítette gép foglyul ejti az alkotóját, és ez akkor a pokol. Az autó van miértünk, és nem fordítva.

Nálunk még az is az autó szerepe, hogy csökkentse a város és a falu közötti különbséget. Szükségünk van minél több autóra, útra, és nincsen szükségünk azokra a bizonyos, kockázattal szerzett ótpercekre. Az autó jövője? Ezzel kapcsolatos gondolataimat megírtam a Pécsen előadott „Bölcsék a fán” című színművemben, amelyet az új idényben a pesti Katona József Színház is bemutat majd.

UTAZÁS A KRESZ MÓDOSÍTÁSA KÖRÜL

Korábban több lapszámunkban sorozatban és igen mélyrehatóan ismertettük a Kresz módosításának tudnivalóit. Az FKBT is sok ezer példányban terjesztette a gépjárművezetők között azokat a füzeteket, amelyekben a témával kapcsolatos tudnivalókat részletesen ismertetik. Mégis, ma még sok olyan kérdést vitatnak a gépjárművezetők, amelyek meghatározásai eléggé pontosak, csupán az értelmezésükkel, a gyakorlati alkalmazásukkal van baj. Ezúttal a Közlekedésrendészet vezetőivel együttműködve néhány, a Kresz módosítása kapcsán vitatott vagy nem egyformán értelmezett témát gyakorlati példákkal is illusztrálunk.

Egyirányú utca jelzése

A nálunk eddig alkalmazott négyzet alakú, kék alapszínű táblának, amelyben egy lefelé mutató piros és egy felfelé mutató fehér nyíl mutatta a szabad, illetve a tilos haladási irányokat, más országokban egészen más értelmű jelentése van. Ezért a hazánk útjain közlekedő külföldieket ez a tábla nem kis mértékben meglepettette, és ez veszélyt jelentett a közlekedés biztonságára. A legtöbb szomszédos országban is az egyirányú utca jelzésére már hosszabb ideje a nálunk most rendszeresített két különböző alakú, de egy színű és egy jelentésű táblát használnak.

A négyzet alakú táblát az úttest tengelyére merőlegesen, a fektetett téglalap alakú táblát pedig az úttest tengelyével párhuzamosan helyezik el. A jelzés teljesen egyértelműen mutatja, hogy az adott utcában csak a fehér nyíl irányában szabad haladni és szembejövő forgalom nincsen, mert az utca másik végén „Behajtani tilos” tábla van elhelyezve. Célszerűségi okokból rendszeresítettek két különböző alakú táblát, mert így a betorkolló utcákkal szemben a fektetett téglalap alakú tábla a ház falára is elhelyezhető. De vigyázzunk arra, hogy — amennyiben egy útkereszteződéshez közelítünk és ezt a táblát a szemben levő utca torkolatában észleljük — ne tartsuk ezt kötelező haladási irányt jelző táblának. A kötelező haladási irányt jelző tábla ugyanis kör alakú, az egyirányú utcát jelölő pedig négyzetes, illetve téglalap alakú! (1—2. kép).

Az egyirányú utca új forgalmi rendje

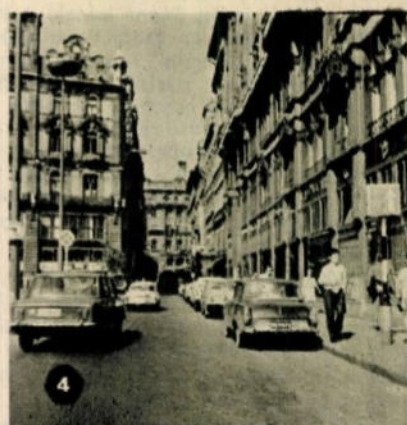
A módosító rendelkezés igen fontos új szabályt tartalmaz az egyirányú utcában való közlekedésre. Túl azon, hogy a jelzése is megváltozott. A jogszabály kimondja, hogy olyan egyirányú utcában, ahol a két oldalon várakozó járművek között legalább egy forgalmi sáv szabadon marad, az úttest bal oldalán is meg szabad állni. A két oldalon „várakozó” járművek meghatározásából az is következik, hogy az egyirányú utcában az úttest mindkét oldalán meg van engedve a várakozás is. Tehát csak akkor tilos az egyirányú utcában az úttest bal oldalán való várakozás, ha azt „Várakozni tilos!” táblával megtiltják. A legtöbb félreértés — és szabály-

sértés — a Kresz módosításával kapcsolatban ennek a rendelkezésnek a rossz értelmezéséből adódik. Persze egyirányú utca is többféle lehet. Vegyük sorra őket. Az egy forgalmi sávú utcák, amelyek régen is ilyenek voltak és (értelemszerűen) a Kresz módosítása kapcsán sem változtak, általában nem problematikusak. Ilyen például a Belvárosban a Királyi Pál utca, vagy nagyon jellegzetesen a Bástya utca (3. kép). Itt és az ilyen szélességű utcákban józan ésszel fel sem merül, fel sem merülhet annak a gondolata, hogy valaki leparkoljon és ezt követően még azt remélje, hogy mellette egy forgalmi sáv azért még szabadon marad.

A két forgalmi sávú egyirányú utcákban, ha nincs kihelyezve tilalmi tábla, a menetirány szerinti jobb oldalon szabad megállni és várakozni. A bal oldalt viszont (mivel csak egy nyom maradt szabadon) tilos elfoglalni. És az ilyen egyirányú utcákban a bal oldalon még akkor sem szabad megállni és várakozni, ha a vele szemben levő jobb oldal akkor éppen nincsen elfoglalva. Ilyen típusú példa lehet a Belvárosban az ominózus és sok vitára okot adott Kigyó utca (4. kép).

A témához tartozik az is, hogy amennyiben az ilyen egyirányú utcákban a jobb oldalon megállási vagy várakozási tilalom van, az a Kresz módosítása után sem értelmezhető úgy, hogy az nem vonatkozik a bal oldalra. Ott ugyanis az alapszabály szerint, értelemszerűen, a megállást és várakozást illetően addig is tilalom volt.

Ha pedig az út három forgalmi sávú (egy forgalmi sáv 2,70—3 méter — vagyis ott akár egy városnéző busz is el tudjon haladni), akkor abban az egyirányú utcában vagy úton szabad általában mindkét oldalon is várakozni. Általában! Mert azért az ilyen utcákban is találkozhatunk várakozási vagy megállási tilalmakkal. Csakhogy ez a tilalom nem az út vagy utca szélességével hozható összefüggésbe, hanem a jobb vagy bal oldalon levő üzlettel, raktárral, esetleg közintézménnyel, amely részére rakodás vagy várakozás céljára egy szakaszon biztosítottak kizárólagos lehetőséget. Ilyen három forgalmi sávú egyirányú utcára — ahol a jobb és a bal oldalon parkoló járművek között még egy forgalmi nyom (akár autóbuszoknak is!) szabadon marad — illusztris példa lehet a Münnich Ferenc (volt Nádor) utca (5. kép).





- Kétmillió mérföld baleset nélkül
- Tizenkilenc országot bejártam és mindenütt gond nélkül eligazodtam

Én vagyok a világ legjobb autóvezetője

Bizarrul hangzik ez a har-sány öndicséret. De nem mi választottuk a címet. Harold L. Smith amerikai autóvezető-oktató, pontosabban egy autós iskola igazgatója jutott erre a megállapításra önmagával szemben, miután 23 éves gépjárművezetői és gépjárművezető-oktatói eddigi gyakorlatát most felmérte. Kétségtelenül sok érdekes és megszirolelésre érdemes gondolatot sorakoztatott fel a biztonságos és defenzív gépjárművezetői magatartást elemző tanulmányában. Szerinte a biztonságos gépjárművezetői magatartás

öt fő pontban foglalható össze. Nos, azon most nem vitatkozunk, hogy helyes-e ez a csoportosítás. A lényeg az, hogy azok a szempontok, amelyeket Harold L. Smith a gépjárművezetőknek ajánlva pontokba foglalt össze, külön-külön mind megszirolelésre érdemesek.

1. Vezess előrelátóan. A gyalogló embernek elegendő mindössze hét métert előre látni. A váratlan helyzeteket még ebben a körzetben is kivédheti. De egy 50-80 kilométeres tempóval robogó autó vezetőjének már e távolság sokszorosát kell tudni betekinteni. És a növekvő sebességértékek arányában mindig többet és többet.

2. Teremtsünk magunk körül biztonsági zónát. Három autó hosszúsága az a minimális térköz magunk előtt e tempó mellett, hogy reményünk legyen elkerülni a váratlanul felbukkanó veszélyhelyzetet. Gondoljunk az észlelés pillanatától a cselekvés megkezdéséig — még cselekvés nélkül — megtett útra...

3. Ne csak egy pontra szegezzük tekintetünket. Kísérjük figyelemmel az előttünk haladó (haladók) mozgását, jelzéseit, manőverezési szándékait. Nyolc-tíz másodpercenként vesszünk egy pillantást a vizszapillantó-tükrökre is.

4. Mindig legyünk „jelen” a vezetés közben. Ez azt jelenti: soha nem kalandoz-

hatnak el a gondolataink olyan messze, hogy megfeledkezzünk arról, hogy az autóban ülünk és vezetünk. Tartsuk szem előtt a biztonsági zónát, és ebben egy váratlan veszély felbukkanásakor mindig meg kell tudnunk találni a vészkijáratot.

5. Mások is lássanak bennünket és érzékelhessék a szándékainkat is. Ne takerősödjünk a jelzőberendezésekkel: időben kapcsoljuk be a világítást — rossz látási viszonyok között nappal is! —, jelzésadásra használjuk az indekereket és adott esetben a kürtöt is. Időben és egyértelműen tájékoztassuk tehát a többi gépjárművezetőt és a gyalogosokat a szándékaink felől.

LEZÁRTÁK AZ OKTÓBER 6. UTCÁT

Június 10-től — előrelátóan szeptember végéig — a közművek felújítása, illetve az úttest átépítése miatt lezárták az Október 6. utcát, amely a József Attila utcától a Szabadság tér felé irányuló forgalom fő terhére viselte. Ez a következő változásokat tette szükségessé:

A Guszev utcában — amely eddig a József Attila utca felé volt egyirányú — mindkét irányban engedélyezték a forgalmat. Így az Engels térről jövet jobbra fordulva, a József Attila utcában balra lehet kanyarodni a Guszev utcába, s így folytathatjuk útunkat a Szabadság tér felé.

De elérhetjük a Szabadság teret, illetve Kossuth Lajos teret úgy is, ha az Engels térről balra kanyarodunk

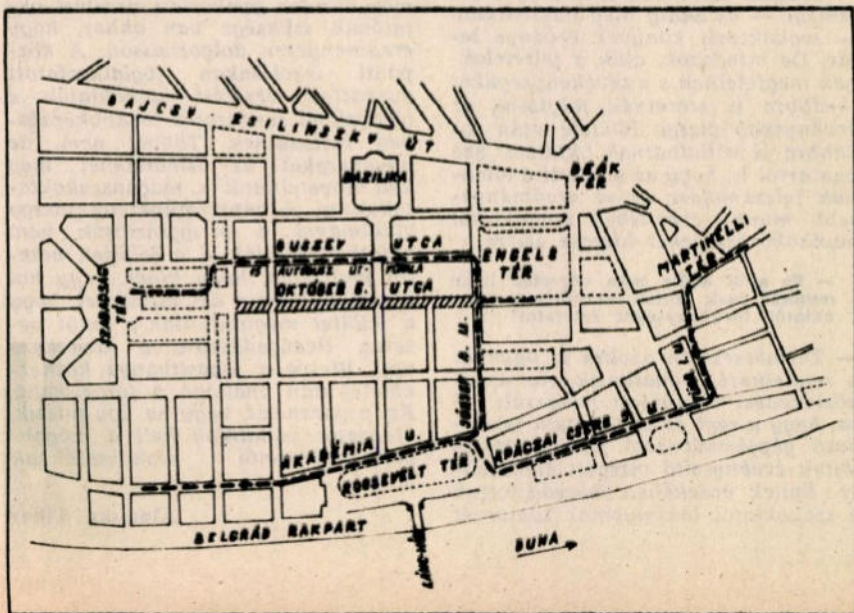
nyú — mindkét irányban engedélyezték a forgalmat. Így az Engels térről jövet jobbra fordulva, a József Attila utcában balra lehet kanyarodni a Guszev utcába, s így folytathatjuk útunkat a Szabadság tér felé.

a József Attila utcába, és jobbra a Roosevelt téren keresztül az Akadémia utcán haladunk végig.

És még egy javasolt útvonal: Petőfi Sándor u.—Kristóf tér—Türr I. u.—Apáczai Csere u.—Roosevelt tér—Akadémia utca.

A másik fontos változás: a Bajcsy-Zsilinszky útról, a Marx tér felől jövet nem lehet befordulni jobbra a József Attila utcába! Aki tehát innen a Duna felé igyekszik, helyesen teszi, ha a Bazilika előtt bekanyarodik jobbra a Szent István térre, majd kis balra ívelés után a Zrínyi utcában folytathatja útját a Roosevelt tér irányába. De itt vigyázzunk: a keresztező utcák forgalmának elsőbbséget kell adni! (Ha a Bazilika előtt elmulasztottuk a jobbra kanyarodást, lehet jobbra fordulni a Bazilika után, a postahivatalnál is, vagy pedig egyenesen tovább kell haladnunk a Deák tér felé, s ott forduljunk be jobbra a Harmadik utcába, ahonnan az Engels térre jutva, rátérhetünk a József Attila utcára.)

A Guszev utcát keresztező utcákban haladva vegyük figyelembe, hogy a Guszev utcában most kétirányú a forgalom! (Már történt baleset pl. az Arany János utcai kereszteződésben, ahol eddig csak balról jövő forgalomra számíthattunk. Most jobbról is érkeznek járművek — s azoknak van előnyük!)



AUTÓS SZAKOKTATÓK

- Ki vállalhat a jövőben magánoktatást
- Bot helyett pedagógia
- Újszerű követelmények és vizsga

Mindenki tudja, hogy napjainkban a jogosítvány megszerzésének tanfolyamos lehetőségére legalább úgy kell sorban állva várni, mint az autóra. Sőt, gyakran adódik úgy, hogy az autót előbb megszerzi, megszerzheti valaki, mint a jogosítványt.

A gépjárművezetőképzéssel központilag foglalkozó Autóközlekedési Tanintézet, valamint az Autóklub, az MHSZ és egyéb iskolák ma még minden erőfeszítésük dacára sem tudnak lépést tartani az igényekkel. Ebből is következik, hogy a mellékfoglalkozásként üzött autós szakoktatói tevékenységnek konjunktúrája bontakozott ki. Előnyeivel — árnyhatásával együtt...

Miről is van szó tulajdonképpen? Akinek erre lehetősége van (mert nem mindenki kaphat tanfolyammentes vizsgára jogosultságot), körülnéz a „piacon”. Szóval: választ magának egy szakoktatót. És meg egyeznek. Csak azt ne tessék most kérdezni, hogy mennyiben. Ez ugyanis — a hivatalos normától függetlenül — a jelölt pénztárcájától vagy a vállalkozó szakoktató rámenőségétől függ. De mivel önkéntesen választott és vállalt együttműködésről van szó, a dologban tulajdonképpen nem is ez az érdekes. Hiszen aki látta már egy „T”-betűs autó oktatóját, amint valahol a forgalom sűrűjében az utolsó pillanatban elhárította a tanuló által előidézett, s majdnem kivédhetetlennek látszó veszélyhelyzetet, nyilván azt mondja: „Semmi pénzért nem csinálnám ezt.”

Nos, ezzel tulajdonképpen az egyik kérdésre már válaszoltunk.

A honoráriumkérdésnél azonban lényegesen nagyobb súllyal esik a latba az érem másik oldala. Mennyiben tud megfelelni a kötelezettségének, hogyan tudja az autóvezetés gyakorlati műhelyfogásait a jelöltbe átplántálni a szakoktató? Pálcával és durva kifakadásokkal? Vagy nagy szakértelemmel, okos pedagógiai módszerrel, s nagy-nagy türelemmel? Hát, ez bizony nem mindegy.

Az ilyen együttműködések igazi tartalmának végső fázisa és egyben választóvize a vizsga. Ez persze távolról sem jelenti azt, hogy akinek nem sikerült (esetleg ismét — és ismét — nem sikerült) a vizsgája, annak feltétlenül rossz volt az oktatója. Nem. De az a vezetőjelölt, aki a vizsgán következetesen a vizszakapcsolás után is kinyomott — kinyomva tartott — kuplunggal kanyarodik, sáv- és irányváltás közben nem használja a tükröt, a kormányt belülről morkolja át... szó-

val, az ilyen és ehhez hasonló, következetesen ismétlődő hibák rendszerint nem csak a tanuló éretlenségét jelzik.

Volt példa arra is (nem egy), hogy a vezetőjelölt — persze jogosítvány nélkül — egyedül hozta el a bizottsághoz az autót, amelyen vizsgázott. Csupán azért, mert a több ezer forint tiszteletdíjjal ezért a munkáért honorált oktatója éppen akkor nem ért rá...

A tapasztalatok azt igazolják, hogy a mellékfoglalkozásban dolgozó magánoktatók jelentős része becsületesen, nagy szakértelemmel, eredményesen végzi munkáját. Ugyanakkor a tények bizonyítják azt is, hogy egyesek a szakszerűtlen oktatói tevékenységük mellett még gátlástalanul vissza is élnek a lehetőséggel. A gépjárművezetőképzés hazai reformjának bevezetése már tény. Kézenfekvő tehát, hogy ebben a konjunktúra szülte melléküzemágban — az ott becsületesen dolgozók érdekei miatt is — rendet kell teremteni!

Ismeretes, hogy a jelenlegi szakoktató-könyvek tulajdonosai, az újabb rendelkezés szerint, az engedély keretei között 1972. december 31-ig vállalhatják az autós jelöltek előkészítését a vezetői vizsgára.

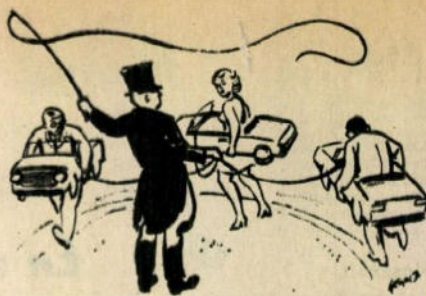
De mi lesz azután? — Hát, ezt most sokan felvetik. Mi is ezzel a kérdéssel kezdtük a beszélgetést, amikor Dániel Mihály igazgatóhelyettes és Kaltvoda Alajbost, a tanulmányi osztály vezetőjét az Autóközlekedési Tanintézet Igazgatóságán felkerestük.

— **Úgy hírlík, hogy 1972. december 31. után megszűnik a magán gépjárművezető-oktatást.**

— **Csupán arról van szó, hogy a jelenlegi — és addig még használható — szakoktatói könyvek érvénye lejár. De mindazok, akik a feltételeknek megfelelnek s e tevékenységüket továbbra is szeretnék folytatni, az érvényesítő vizsga letétele után továbbra is vállalhatnak oktatást. Szó van arról is, hogy az említett anomáliák felszámolása és az eredményesebb munka érdekében szakoktatói munkaközösségeket hívunk életre..**

— **Es akik eddig nem végeztek ilyen munkát, csak ezután szeretnének szakoktatói tevékenységet folytatni?**

— **Természetesen azokra is ugyanez a rendelkezés vonatkozik. Az Autóközlekedési Tanintézet felkészült arra, hogy a régi és az újonnan jelentkező gépjárművezető szakoktató-jelöltek érvényesítő vizsgáit előkészítse. Ennek érdekében összeállítottuk a szakoktatói tanfolyamok tantervét**



is, amelyet a jelentkezők rendelkezésére bocsátunk.

— **Mikor és hol lehet gépjárművezető-szakoktató érvényesítő vizsgára jelentkezni?**

— **Az érvényesítő vizsgára, illetve az érvényesítő vizsga előkészítő tanfolyamaira július 1-től a lakóhely szerint illetékes tanintézeti iskolánál (Budapesten: VIII., Baross u. 97.) lehet jelentkezni, ahol a jelöltek rendelkezésére bocsátjuk a szakoktató tanfolyamok tantervét is.**

— **Kötelező-e a tanfolyam elvégzése, vagy lehet anélkül is az érvényesítő vizsgára jelentkezni?**

— **Nem kötelező, bár érdemes a tanfolyamon részt venni. A díja egyébként 350 Ft lesz, amihez hozzájön a járműnemektől függően 200—300 Ft vizsgadíj. A jelentkezőket a vizsga időpontjáról, illetve a tanfolyam megkezdéséről október után időben értesítjük.**

— **Milyen tárgyakból kell felkészülniük az érvényesítő vizsgára, illetve az újonnan gépjárművezető-szakoktatói vizsgára jelentkezni?**

— **A vizsga anyagát a rendelkezésükre bocsátott tematika részletesen tartalmazza. Kétségtelen, hogy újszerű követelményeknek kell majd megfelelni ezen a vizsgán. Így pedagógiai ismeretekből, a gyakorlati vezetés oktatásának módszertanából, közlekedési ismeretekből és természetesen gyakorlati vezetésből — csupán a főbb címeket említve. Ezekre az ismeretekre azonban ma már minden gyakorlati vezetést oktatónak szüksége van ahhoz, hogy eredményesen dolgozhasson. A központi iskoláinkon foglalkoztatott gyakorlati vezetési szakoktatók e tárgyakból rendszeres továbbképzésben részesülnek. Többet nem, de ugyanezeket az ismereteket meg kell követelnünk a magánoktatóktól is. A gépjárművezetői vizsga alkalmával a vizsgabiztosok nem aszerint bírálják el a jelöltek vezetői érettségét, hogy kinél, vagy hol tanultak, hanem azt mérik fel, hogy a jelöltet megtanították-e autót vezetni. Beengedhető-e a következő nap, illetve a jogosítványa kézhezvétele után önállóan a forgalomba. Ezt a garanciát, vagy ha úgy tetszik, áldozatot vállalniuk kell a magán-gépjárművezetői szakoktatóknak is...**

Almássy Tibor

Itt így közlekedünk

Legutóbb a fővárosban át a Balatonhoz vezető útvonal fontosabb csomópontjait ismertettük. Ehhez kapcsolódik lényegében a most bemutatásra kerülő két kereszteződés is. A forgalmi rend elemzése mellett azonban a balesetveszélyes kereszteződések kapcsán a különösen körültekintő vezetői magatartásra is szeretnénk felhívni a figyelmet.

Kosztolányi Dezső tér

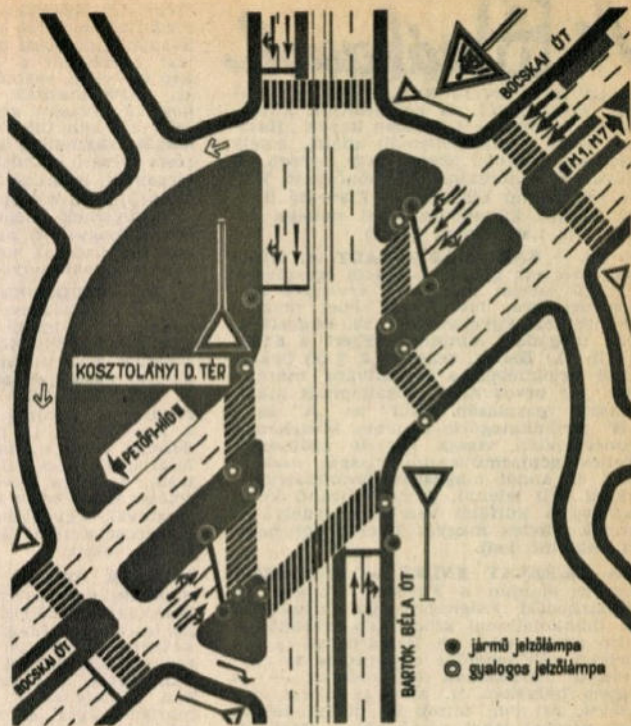
Itt, vagyis a kereszteződés közvetlen közelében jelzőlámpás forgalomirányítással találkozunk. A Bocskai úti irányokban három-három forgalmi sávban sorolhatunk be a járműveket. A jobbra kanyarodóknak mindkét irányból külön-külön elvezető úttest szolgál, tehát ilyen módon ezekből az irányokból a gépjárművezetők elkerülhetik a jelzőlámpát. A balra kanyarodóknak természetesen a belső forgalmi sávot kell igénybe venniük, az egyenesen haladók viszont mindhárom sávban felállhatnak a továbbhaladáshoz. A Bartók Béla úti menetirányokból nem szabad balra kanyarodni. A jobbra kanyarodóknak itt csupán a Kelenföldi pályaudvar felől jövőt szolgál külön elvezető úttest, a Feneketlen tó mellett nincsen, s itt említt a jobbra kanyarodni szándékozók gyakorta fel is torlódnak. A jelzőlámpa három fázisban biztosít szabad utat:

Az elsőben: a Bartók Béla úton mindkét menetirányban egyenesen és jobbra. A jobbra kanyarodók természetesen ügyeljenek a Bocskai út mindkét torkolatában éppen akkor átkelő gyalogosokra.

A másodikban: a Nagyszőlős utca felé (az M1-es és M1-es utak irányába) egyenesen és balra nagyívből a Kelenföldi pályaudvar felé. Gyalogosok a Mörizs Zsigmond körtér felől átkelőhelyen mehetnek.

A harmadikban: az ellenkező irányból, tehát a Nagyszőlős utca felől egyenesen a Fehérvári út felé és balra nagyívből a Mörizs Zsigmond körtér irányába.

Aránylag egyszerűnek és világosnak tűnik itt a kereszteződés forgalmi rendje. Az elmúlt évben itt bekövetkezett 71 (!) baleset azonban azt igazolja, hogy valami ezen a helyen azért nincs teljesen rendben. A legnagyobb problémát a Bocskai út torkolatában levő (a Nagyszőlős út felől) gyalogátkelőhely jelenti. Ezt megelőzően autóbussz megálló van (az ábrán vonalkázott terület). A kereszteződéshez közeledő gépjárművezetők, messziről látva, hogy a lámpa zöldet mutat, minden áron igyekeznek azt elérni. Es sokszor nem is gondolnak arra, hogy a gyalogátkelőhelyen közlekedők részére elsőbbséget biztosítsanak. Egy percnyi vélt időnyerésért ezen a helyen már sokan vesztették életüket. Nyomatékkal felhívjuk tehát a figyelmet



ezekre a helyekre —, amelyeket az ábrán külön meg is jeleltünk. Ennél a gyalogátkelőhelynél ugyanis a gyalogosokat változtatlanul megilleti az elsőbbség. Erre a helyre a jelzőlámpa nem vonatkozik!

A kereszteződésben ügyeljünk arra is, hogy itt nincsenek kétlencsés gyalogos jelzőlámpák, hanem ugyanolyanok azok is, mint a járműjelzők. Eppen ezért a járművezetők csak és kizárólag a helyzetjelző vonalainál levő jelzőlámpát figyeljék, ez vonatkozik rájuk.

Schönherz Zoltán utca—Budafoki út kereszteződése

A mind nagyobb forgalomhoz mérten meglehetősen szűkre szabott kereszteződésben az Irinyi József utca—Schönherz Zoltán utca irányában haladóké az áthaladási elsőbbség — a főútvonal vezetéseinek megfelelően. Minden irányban szabad kanyarodni. Ez a lehetőség különösen azóta okoz problémát, amióta a Schönherz Zoltán utca—Fehérvári út kereszteződésében megszűnt a balra kanyarodás lehetősége. Ebben a kereszteződésben egyébként is kedvezőtlen a szabad kilátás: a Fehérvári út felől irányból a Schönherz Zoltán utca erősen ívelt, s a kanyarban haladók — különösen akkor, ha a megállóban villamos is tartózkodik — nem láthatják kellő időben a kereszteződésben levő vagy éppen oda érkező járműveket.

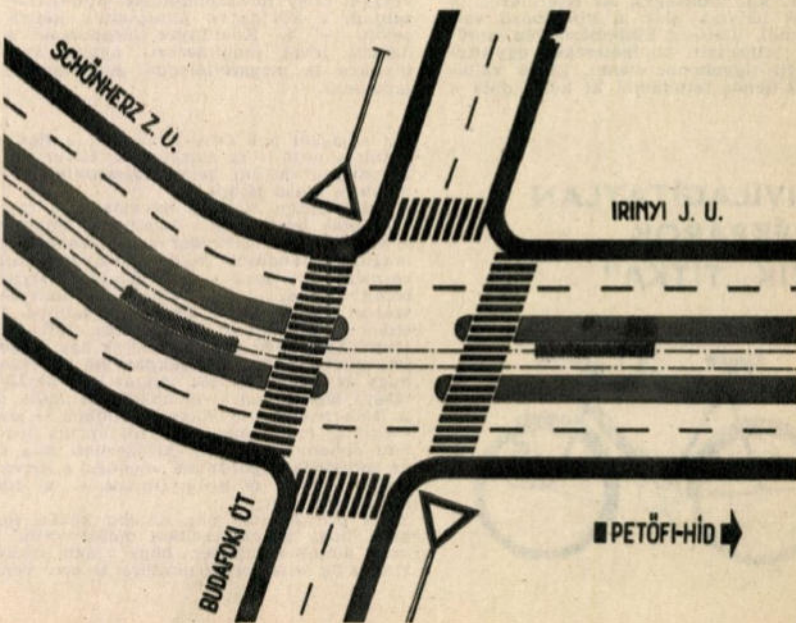
A problémát csak fokozza, hogy a kanyarodásra váró, illetve éppen kanyarodó járművek nagyon gyakran bennragadnak a kereszteződésben, és ezzel elzárják mások haladásának útját. Sajnos, elég gyakran keresik fel ezt a helyet a mentők és baleseti helyszínelők. Az elmúlt évben itt bekövetkezett 21 balesetnek több mint a fele a helytelen követési távolság tartására vezethető vissza. Egy-egy ilyen balesetet gyakran a helyi sajátosságok láncreakciója előz meg. A balra kanyarodók legtöbbször a villamossínen állva várakoznak a továbbhaladás lehetőségére. Ez perze szabálytalan. Amikor pedig villamos közeledik, a szorult helyzetben levő autós „a kisebb rosszat választva” megpróbál áttörni a szembe és oldalról jövő gépjárművek között. Néha sikerül. Néha a volántársak is kisegítik egy-egy udvarias gesztussal az ilyen szorult helyzetben levőket. De erre az esetek többségében nem kerül sor. A sínekről váratlanul felbukkanó autó előtt a többiek hirtelen megtorpannak, s emiatt a szorosan felzárkózott konvojban egyesek egymásba is futnak. De a forgalmi elsőbbség biztosításánál is tanult lehetünk ilyen színjátékok: a főútvonalat keresztezni kívánók — mi-

után az út egyik ágán már túljutottak — a sínekre állva várják, míg szabadá válik számukra az áthaladáshoz az út másik oldala is. Es ha közben érkezik a villamos, már értelemszerűen sokkal kevesebb idejük jut a biztonságos körültekintésre.

Ebben a kereszteződésben egyébként — ha csupán az elméleti irányokat tekintjük is — 16 ütközési pont van. De ha figyelembe vesszük a villamost és a főútvonalon párhuzamosan bonyolódó közlekedést, az ütközési pontok duplára is emelkedhetnek.

A járműveken kívül természetesen itt is számolnunk kell a gyalogosok áthaladási elsőbbségével: a kereszteződést körülölelik a gyalogátkelőhelyek.

A rajz egy egyszerű, világosan rendezett kereszteződést tükröz. Olyan, amilyen viszonylag sok van a fővárosban. Mi azonban most külön felhívjuk a gépjárművezetők figyelmét arra, hogy ez a kereszteződés a „fertőzött góccok” kétes híru rángására emelkedett. Természetesen mindennél, de itt még egy kicsit jobban is legyünk körültekintőek, szabálytisztelők — és udvariasak.



Az **am** válaszol

NAGY ISTVÁN — BUDAPEST. Köszönjük észrevételét, és helyesbítjük a május 21-i számunk 4. oldalán közölt „Hasznos tudni!” cikk reklámait adatát, amely gépelési hibából jelent meg tévesen. A Fővárosi Autótaxinál kölcsönözhető XX-es rendszámú Fiat-124 és Fiat-125 típusú kocsik kilométerenkénti pótléka tehát nem 1,80, hanem 2,10 Ft.

F. ZS. — KARL-MARX-STADT. Az NDK-ban szerzett gépjárművezetői igazolvány ez idő szerint még nem érvényes Magyarországra, mert nem felel meg a Nemzetközi Egyezmény 9. sz. Függelékében megadott mintának. Ezért a 6/1970. (VIII. 30.) BM sz. rendelet 2. § (4) bekezdése értelmében a jogosítvány cseréjéhez „az orvos által megállapított alkalmasság igazolásán kívül” az „A” és a „B” járműkategória esetében közlekedési ismeretekből vizsga letelele szükséges. Teljes gépjárművezetői vizsgát csak a „C” és annál magasabb járműkategóriáknál kell letenni. A csere iránti kérelemhez a külföldi vezetői engedélyt és annak hiteles magyar nyelvű fordítását is csatolni kell.

DR. BREZNAVY ENDRE — BUDAPEST. Levele alapján a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatósága intézkedett az indokolatlanul kihelyezett, várakozást tiltó táblák ellen. A Belvárosban is sok helyen vált lehetővé a parkolás az egyirányú útszakaszok bal oldalán, — és egyéb helyeken is, ahol az úttest elég széles, és nem tettek ki tilalmi táblát. Így például lehet várakozni a Martinelli téri szobor mellett is. A Petőfi Sándor utca egy szakaszán az új postapalota építkezése miatt tiltották meg a parkolást.

JÁRAI KÁROLY — BUDAPEST. A „Legnagyobb nyomatek” az üzemen levő motor egyik fizikai jellemzője, amelyet a teljesítmény és a hozzá tartozó fordulatszám határoz meg. Általában akkor a legnagyobb a forgatónyomaték, amikor a motor a maximális fordulatszám egyharmadát teljesíti. A forgatónyomatékot korábban mkg mértékegységben jelölték. Az erő mértékegységétől újabbán a kilopond (kp) és a pond (p) jelzést használják az eddigi kg és g helyett, amely utóbbi a nemzetközi mértékegységrendszerben egyértelműen a tömegegységet jelöli. Egyes meghatározásoknál azért vezették be az új jelölést, hogy a kg eddigi ketős (tömegegység és erőegység) jelentéséből eredő félreértéseket kiküszöböljék.

LUKÁCS JÁNOS — KAZINCBARCIKA. A „Balesetmentes közlekedésért” plakett és oklevél adományozásához az On által is idézett 6/1967. sz. KPM-utasítás szerint valóban az 1954. január 1. óta baleset nélkül teljesített 250, 500, 750 ezer, illetve 1 millió km szükséges. Az elbírálásnál a vizsgált időszak alatt a különböző vállalatoknál, illetőleg különböző gépjárműveken teljesített kilométereket együttesen kell figyelembe venni. Előző vállalatának tehát feltétlenül ki kell adnia a

megfelelő igazolást. Ha ezt nem teszi, forduljon az illető vállalat főhatóságának központi gépkocsi eladójához. Az utasítást egyébként a Közlekedésügyi Értesítő ez évi 16. számában megjelent 19/1971. sz. KPM-utasítás kiegészítette azzal, hogy a javasolt gépjárművezetőnél nemcsak azt kell figyelembe venni, hogy: a) magát szakmailag képezi-e, az oktatáson részt vesz-e rendszeresen, és fiatalabb társainak munkamódszereit átadja-e, — b) gépjárműve napi karbantartási kötelezettségeinek eleget tesz-e —, hanem azt is, hogy: „c) az előterjesztő vállalatnál megszakítás nélkül legalább három éve munkaviszonyban áll-e”.

K. P. — BUDAPEST. 1. A fővárosban a fő- és mellékutvonalak rendszerét — amint egy korábbi cikkünkben a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatóságának szakemberei megírták — átvizsgálják, és a „védett utvonalak”, illetve az alá-fölrendelt keresztelődések mai rendszerét fokozatosan megszüntetik. — **2.** Az Ulói út és Nagykörút keresztelődésénél azért építenek aluljárót és nem felüljárót, mert ott metróállomás is létezik, s így a gyalogosközlekedés átvezetését össze lehet kapcsolni a metró lejárattal. Egyébként az ilyen terveknel a városvezetőkkel szempontra is figyelembe veszik.

KONTÁR DÉNES — DOMBOVÁR. A munkaszüneti napon végzett munka ellenértékéről a 6/1967. (X. 3.) MÜM rendelet intézkedik. Megállapítja, hogy a munkaszüneti napokon kiesett munkaidőre szóló átlagkeresetet a havidíjas dolgozók munkabérei magában foglalja. Ha azonban a dolgozó a munkaszüneti napon munkát végez, az aznap munkáért járó díjazás is megilleti (amennyiben egyébként is a túlmunkáért ellenértékre jogosult). Ha a dolgozó a túlmunka ellenértékéért csak szabad időre jogosult, a kollektív szerződés úgy is rendelkezhet, hogy a dolgozó a munkaszüneti napon végzett munkája ellenértékéért is szabad időt kap. Egyéb panaszával helyes lenne szakszervezetének központi munkügyi osztályához fordulni.

ZORAD ALADÁR — MISKOLC. 1. Egyes vasútvonalakat azért kell megszüntetni, mert fenntartásuk vagy szükséges felújításuk nem kifizetődő. Ez világjelenség. Természetesen igaza van abban, hogy figyelembe kell venni ilyenkor a vasútvonal felszámolása következtében fokozott mértékben igénybe veendő közút állapotát. Bizonyos vasúti szakaszok felszámolása éppen azért késik, mert előbb a párhuzamos közutat hozzák rendbe. — **2.** A fővárost megkerülő utak terveiről mi is beszámoltunk. Kialakításuk egyes útvonalak átépítésével tulajdonképpen már el is kezdődött. — **3.** A zöld villogás körüli vitában megírtuk véleményünket, nem is egyszerű. — **4.** A motorkerékpárosok irányjelzésével kapcsolatos nézeteknek is igyekeznünk hangot adni. Azt tervezzük, hogy megvizsgáljuk lapunk hasábjain a különböző állások pontok képviselőit. — **5.** Közönlök fázadozását a hosszú levél megírásáért, amely számunkra is megszívlelendő gondolatokat tartalmaz.

TALÁLJA KI...



... mit ábrázolhat ez a rajz. Szívesen segítünk, amikor több választ is közlünk. Önnek csupán annyi a feladata, hogy a három feleletből kikeresse az igazit. Tehát: a) olajsűrű — b) motorkerékpárra gázmarkolat — c) különleges tömítés a Citroën-hidraulikában. Csupán a megfelelő betűt írja le egy levelezőlapra, amelynek legkésőbb július 5-ig kell megérkeznie az AM szerkesztőségébe. Harom jutalomkönyvet sorsolunk ki.

A 10. számban közölt fotó a Simson Star motorkerékpárt ábrázolta felülnézetben. Ezenkívül még a következő feleletek voltak helyesek: az NDK-beli Suhiban készült és végül 33:1 arányú tüzelőanyaggal táplálkozik a motorja. A sorsolás alapján az ajándékkönyveket ACS ISTVÁN (Bp. XVI., Fehérsas u. 13.) — CSULLÓG MIHÁLY (Vészto, Lehel u. 25.) és FÜLÖP ZOLTÁN (Köszeg, Gyöngyös út 13.) címére küldtük el.

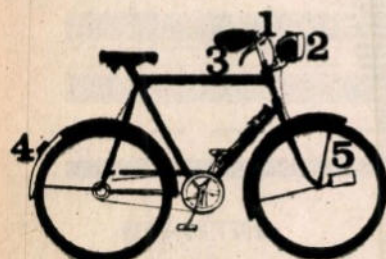
Minden típusú
AUTÓRUGÓ
javítása szereléssel
VOROS ISTVÁN
Bp., XIII., Fáy utca 84.
Telefon: 204-358

MOTOROSOKI
Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzáras lemeberdzsek 296 Ft
Sörga vitorlásöltöny 410 Ft
Készíti: FÁBIAN JÓZSEF
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

KILOMÉTERÓRÁK
AUTÓ MERŐMŰSZEREK
szerelése, javítása garanciával
PEIDL FERENC műszerész-mester
II., Kapás u. 45. Tel.: 150-828

AUTÓALKATRÉSZEK
gumikarmantyúk, fékberendezések
tömítések nagy választékban
BATONYAI
XIII., Váci út: 121.

A KIVILÁGÍTATLAN KERÉKPÁROK EGYIK „TITKA”

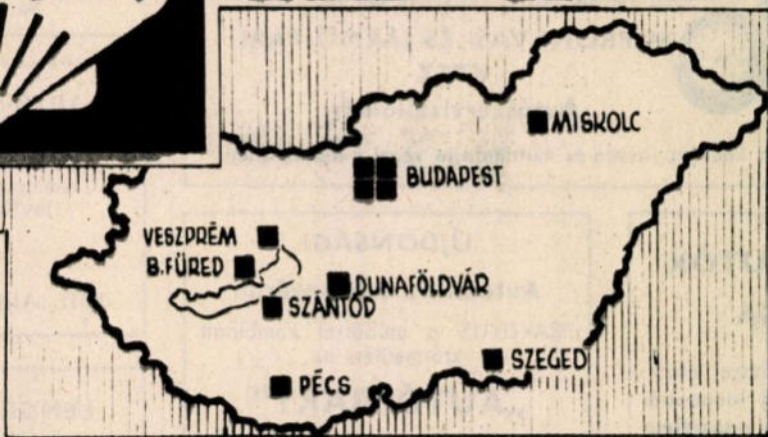


Ezt a rajzot a 8 éves Katikánk, a Radnóti Miklós általános iskola II/b. osztályának tanulója tette le az asztalomra. Mivel ő is részt vesz a családi autós kirándulásainkon, nő meg a családi beszélgetéseinkben, kis ujjával rábökött a kerékpár-rajzra: „Hát itt sincs hátsó lámpa!”

Megdöbbenben néztünk egymásra. A rajz a diákbiztosítás díjának befizetését igazoló 4 oldalas kartonlapon található, amelynek belső oldalán négy rajzzal illusztrálták a kerékpáros közlekedés egyes szabályait. A cél, a szándék mindenképpen dicséretes, maguk a tanácsok is helyesek, hasznosak. De mindegyik képen a kerékpár hátsó sármentőjére csak a macskaszemet festette a rajzoló. S hogy ez nem véletlen, arra bizonyíték ez a rajz, amelynek aláírása: „Csak szabályosan felszerelt kerékpárral szabad közlekedni: 1. Csengő. 2. Lámpa. 3. Kézifék. 4. Macskaszem. 5. Névtábla”. Mivel a rajzokat a kinyomtatás előtt nyilván ellenőrizték, ez bizonyítja a sajnálatos tény, hogy még a szakemberek egy része sem ismeri a Kresz 29. cikkének azt a pontját, amely szerint a kerékpárt fel kell szerelni „hátral vörös fényű lámpával” is. (Igaz, hogy az eredetileg 1963. január 1-én hatályba lépett Kresz ennek a pontnak a végrehajtására 1966. január 1-ig haladéki adott, de 1966. január 1. már elmúlt...) A Belkereskedelmi Minisztériumban — szerkesztőségünk javaslatára — összehívott emlékeztetés ankét óta (amelyről április 21-i lapunkban számoltunk be) sok minden történt ebben az ügyben. Elsősorban is a rendőrség — a kapott tájékoztatás szerint — az eddignél szigorúbban ellenőrzi a kerékpárokat. A kereskedelem pedig — amint egy tévéhíradóban is bizonyították — ki tudja szolgálni a lámpákat vásárolni kívánó kerékpárosokat.

De a propaganda még mindig kevés. Sok-sok lehetőséget még nem használtunk ki arra, hogy az emberekkel megértessük: életveszélyről van szó! Mindent el kell követni annak érdekében, hogy a nem szakértő rajzoló és a nyomtatványokat ellenőrző szakértők is ismerjék annyira az erre vonatkozó szabályokat, mint a 8 éves Katika.

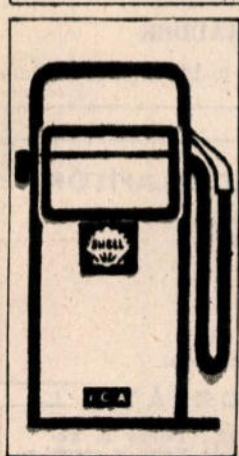
Reményi-Gyenes István



INTERAG RT.



INTERSERVICE



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



Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK
teljes felújítás
gyors cserevél

Garanciával!
Vidékre utónvétellel

KERÉKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS

„BÁRDI AUTÓTECHNIKA”
A SZAKMA MESTERE
Bp. VI., Szendi u. 15.
Telefon: 329-449



AUTÓKERÉKRE DISZKARIKA
minden típusra készen kapható
PORVÉDŐ-SAPKÁT, LÁMPAKERETET
készítik

Vidékre utónvétellel

BOTH fényomó
Bp. VI., Rudas L. u. 15.
(Nyugati pu-nál) Tel.: 117-699

AUTÓÚVEGEZÉS
FŐVÁROSI JAVÍTÓ-SZERELŐ
VÁLLALAT

AUTÓÚVEGEZŐ
RÉSZLEG
Bp. X., Kőbányai
út 43/b.
Telefon: 336-502



**H
A
S
Z
E
M
É
L
Y
A
U
T
Ó
K**

**N
Á
L
T**



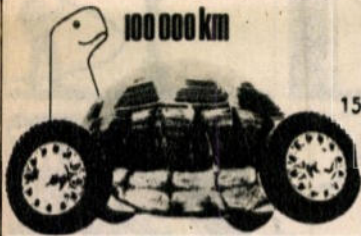
**VÉTELE
ELADÁSA**

BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE
a
MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI
ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT
telepein:

BUDAPEST XIII., Rőppentyű u. 73.
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.
SZÉKESFEHÉRYÁR, Széchenyi út 94.
SZOMBATHELY, Tolbuhin út 36.



**Új, kiváló minőségű, nyugati import KORROTECT
ALVÁZFESTÉST**



speciális külföldi szóróberendezéssel
100 000 km garanciával vállalunk.
1500 cm³-ig 720 Ft, 1500 cm³-en felül 870 Ft.

**SOPRONI VAS- ÉS JÁRMŰIPARI
KTSZ**

Autószervizállomás

100 000 km-re biztosítja kocsiját rozsdá és mindenfajta vegyi behatás ellen!

**HASZNÁLT AUTÓK
ÁRUSÍTÁSA**

Július 3-tól a X., Albertirsai úton
megszűnik. A fenti időponttól
a használt gépjárművek adásvétele
a

Bp. XIV., Bosnyák téri

nagybani piac területén történik,
szombaton 12 órától 16 óráig
vasárnap 8 órától 14 óráig

**AUTÓKERÉK DISZTÁRCSÁK
DÍSZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA**
Vidékre utánnvétellel

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

**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.



ÚJDONSÁG!

Autóülésre télen-nyáron

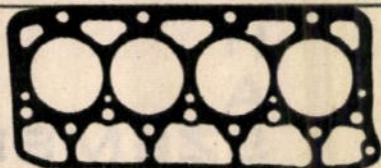
PRAKTIKUS a műbőrrel kombinált
szőrmeülés, az

„AUTÓPRAKT”

Megrendelhető a

Fővárosi Mértékutáni Szabóság

szaküzletében:
Bp. VIII., József krt. 69.
Telefon: 135-660
Irányár:
típustól függően 1400-1700 Ft



OZEMBITOS
vörösréz-azbeszt
HENGERFEJTOMITÉSEK

Nyitva: 8-17-ig
Szombaton: 8-12-ig

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

AUTÓMŰSZEREK

Minden típusú gépjármű-mérőműszer,
meghajtó-vezeték javítása, garanciával.
KI- és beszerelés

BOZÓ B. ISTVÁN műszerész
Bp. XIII., Teve u. 59.

AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK

szerezése és javítása
Fék- és kuplungvezetékek,
mechanikus ablaktörlők
javítása garanciával

HAUDEK

XIII., Alig u. 12, Tel.: 294-195.

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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

Javítása jótállással

HORVÁTH L.

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

Gépkocsikerekek statikus és
dinamikus kiegyensúlyozása
nagy pontosságú elektronikus
géppel

BALASSA

Bp. II., Szajkó u. 18. - Tárogató köz
(Vöröshadsereg útja 90. számánál balra)
Tel.: 157-170

A kerekek egyensúlyi viszonyainak
díjtalan vizsgálata

AUTÓTULAJDONOSOK FIGYELMÉBE!

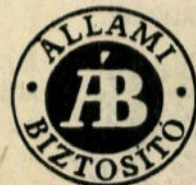
Július hóban esedékes a

KÖTELEZŐ

GÉPJÁRMŰFELELŐSSÉGI BIZTOSÍTÁS

második félévi díja

A biztosítás díja július 1-től 31-ig pótlékmentesen fizethető,
a befizetés igazolására a postautalvány feladóvevénye szolgál



GONDOLATOK

Az esztergomi cross után alkalmam volt beszélgetni a szovjet és a csehszlovák csapat vezetőivel. Ebből a társalgásból említenék néhány témát.

— Csehszlovákiában 19 000 koronába kerül egy 250-es CZ versenymotor — mondta Ladislav Kamensky, a szlovák küldött. (Vajon hogy tornássza fel magát nálunk 71 400 forintra ez a csekély 19 000 koronás ár?) Ugyanezeket a motorokat önköltséges áron szerzi be a szovjet motorsport, amelynek eredményei világszerte ismertek és megbecsültek. Ugyanez vonatkozik a csehszlovák crossozók sikereire is, amelyhez a CZ-k olcsó ára is hozzájárul.

Szóba került a magyar közönség fegyelmezetlensége, ami feltűnt a vendégeknek is. A Szovjetunióban ismeretlen fogalom a szaladgálás a pályán, igaz, a rendezők segítséget kapnak a rendőrségtől. Amíg a Szovjetunióban olyan természetes a belépőjegy megvásárlása, mint az elfogyasztott ebéd kifizetése, addig nálunk sokan nem váltanak jegyet, inkább átmásszák a Szamárhegyvet, hogy a megspórolt és az arra rászoruló motorsporttól megvont forintokat „vidámságra” váltsák — a büfében.

A szovjet városok „közelharcot” vívnak egy-egy nemzetközi cross rendezéséért, amelyhez a helyi nagyüzemek, tanácsok, tömegszervezetek nemcsak erkölcsi, hanem anyagi segítséget is nyújtanak. A szovjet csapat vezetője nem akarta elhinni, hogy ismét „mozog a talaj” a szamárhégyi pálya alatt. Néhány ember kényelmét szolgálva megint napirendre tették a pálya felparcellázását, mit sem törődve azzal, hogy immár tizedik éve rendszeresen folynak itt motorversenyek, amelyek több mint 100 000 nézőt vonzottak Esztergomba, a Duna-kanyarba, illetve a crossversenyekre. Pedig az eredményes szovjet csapat azzal búcsúzott, hogy a nemzetközi szintnek megfelelő nehéz és szép pályát ismertek meg Esztergomban.

Mécs László

Nagy-Britannia—USA 183:137

Első ízben találkozott e két ország 5-5 főnyi legénysége, hogy három gyorsasági versenyen mérje össze erejét. Az USA csapata BSA-motorokon versenyzett, míg a szigetország csapata Triumph és BSA gépekkel volt felszerelve. A pénzdíjas versenyeket a Brands Hatch, a Mallory és az Oulton Park pályán rendezték, és valamennyin brit győzelem született Pickrell (BSA) illetve Smart (Triumph) révén. A pontokon 183—137 arányban osztottak.



(Fent) Rajtol az I. divízió. Glemser a győztes, mögötte egy Opel Manta. (Alul) Depó és a II. divízió rajtja. Csomagolják Ahrens Fordját

(Kovács házy E. felv.)

TÚRAUTÓK EB BRÜNN

Monza és Salzburg után május 23-án Brünnben került sor a Túraautók Európa-bajnokságának 3. futamára. A 14 km hosszú és 9 m széles pálya 170 m szintkülönbséggel öt falun vezet keresztül. A szombati edzésen a tavalyi bajnok, Toine Hezemans erősen összetörte Alfa Romeo GTA-ját, de ő sértetlen maradt, így a versenyen márkatársa, C. Facetti kocsijával indult. A pálya mentén sátorozó rengeteg nézőt a tréning második felében megeregett esőért kárpótolta a magas vízfűgönyt húzó és még a hosszú egyenesekben is táncoló autók látványa.

Vasárnap ragyogó napsütésben elsőnek a Forma Skoda „szivarok” rajtoltak ötkörös, színvonalas versenyükre. Az izgalom tovább nőtt, amikor az I. divízió 30 kocsija felsorakozott a rajthoz, majd a több mint 3000 lóerő üvöltésével egymást félelmetesen kerülgatve nekilódultak a kétórás hajszának. A mezőny fele hazai versenyzőkből állt, akik Alfa GTA (1300 kcm, 160 LE), Skoda—110, (1150, 110), és Fiat—128 (1150, 130) autókkal indultak. A Skodák remekül tartották magukat és alig engedték szóhoz jutni az először indult Fiatokat. A nap harmadik és legvadabb látványossága a II. és III. divízió összevont futama volt. Európa élmenői káprázatos biztonsággal autóik kerekeit emelgetve csúsztak a lejtőn fekvő S-kanyarokban. A konkurensek voltak: BMW Alpina 2800 CS (3000 kcm, 300 LE, 1115 kg), Ford Capri RS (2490, 290, 900), Ford Escort 1800 RS (1800, 240, 750), Chevrolet Camaro (7500 kcm). Az Escort John Fitzpatrick kezében kemény ellenfele volt a nagy Fordoknak és BMW-knek, míg a 21. körben kardánhibával kiállni kényszerült.

Kovács házy Ernő

EREDMÉNYEK: 1300 KCM-IG: 1. Gianini Picchi, I (Alfa-Romeo GTAj) 2.04'29,4 (21 kör); — 2. V. Bobek, CS (Skoda 110 L) 20 kör; — 3. W. Dona, I (Fiat—128) 18 kör; — 2000 KCM: 1. Toine Hezemans, NL (Alfa-Romeo GTAm) 2.04'38,7 (23 kör); 2. G. Pankl, A (BMW Alpina 2002) 21 kör; — 3. H. Stuck, NSZK (BMW Alpina 2002) 21 kör; — 2000 KCM FELETT: 1. Dieter Glemser, NSZK (Ford Capri RS) 2.01'15, (23 kör) — 2. D. Quester, A (BMW Alpina CS) 23 kör; — 3. G. Huber, NSZK (BMW Alpina CS) 23 kör.



KETTŐS VIDEOTON-GYŐZELEM FEHÉRYÁROTT

Mintegy 10 000 néző volt kíváncsi a crossbajnokság második székesfehérvári futamára, amelyen osztrák és jugoszláv crossozók is rajthoz álltak. Klados eső után, a nagygépek rajtjával kezdődött a jól rendezett verseny. Ritkán látott nagy iramú küzdelem alakult ki és valamennyi induló jelesre vizsgázott sportszerűségéből.

A 250-esek futama szoros volt. A szépen motorozó Kiss László elszámította magát az egyik fordulóban és kisodródott. Ezután Mohácsi Jenő és Bánfal József vívtak nagy harcot, amelyből Bánfal került ki győztesen. Mohácsi egyre fáradtabbnak látszott a táv vége felé.

A nagygépek futama nyitabb volt és már az első körök után biztosnak tűnt Simon elsősege... Nagyon derekasan küzdött Vörös Pál, de Szép András sem sokkal maradt el mögöttük.

A külföldi vendégek szereplését nem sok siker kísérte. Az osztrákok közül ketten is buktak a rajt után, ennek ellenére Franz Keitner feldolgozta magát a 9. helyre. A jugoszláv versenyzőknek még ennyire sem tellett az erejükből.

(K.)

EREDMÉNY, 250 KCM (26 induló): 1. Bánfal József, Videoton — 2. Kiss László, ZMMK — 3. Mohácsi Jenő, HSE — 500 KCM (20 induló): 1. Simon Ferenc, Videoton — 2. Vörös Pál, HSE — 3. Szép András, ZMMK (mind CZ).



(Fent) indulnak a 250-esek. (Középen) Bánfal a cél felé tart, mellette Simon ugratja CZ-jét. (Alul) Még frissek a 250-esek



SPORTHÍREK

PONTVESZTESEG NÉLKÜL győzött Szolnokon Perényi a salakosok bajnokságának II. futamán, amelyen Radácsitól elfordult a szerencse. A további sorrend: Szőke, Gyepes, Szabó, Radu és Berki.

A JUNIOR SALAKBAJNOKSÁG II. futamát Szegeden a helyi Volán versenyzője, Szabó József nyerte a Debreceni Volán versenyzői, Berki, Vallyon és Domokos előtt.

AZ NDK „A” CSAPATA nyerte a frohburgi nemzetközi cross csapatversenyt az NDK „B”, a Szovjetunió, Csehszlovákia, Magyarország (Kiss L., Szép A., Mészáros A. és Reitterer L.), valamint a Szovjetunió „B” csapata előtt. Tévedés folytán a magyar csapat csak 250-es gépekkel indult, bár engedélyezve voltak az 500-asok is.

PARLOTTI ÉS MOBIDELIJE győzött a jugoszláviai Skofja-Lokában. Szabó László és Fischer, NSZK (Malco) előtt. Pingliczer a 7. és Repits a 15. helyen végzett. A 250-ben Pingliczer a 12. és 350-ben, amelyet Grasetti (Yamaha) nyert meg, Repits a 10. lett.

NYOLCVANHET EVES KORÁBAN HUNYT EL dr. Szelénr Aladár, a volt KMAC valamikori főtájkára, a magyar autósport egyik megindítója.

TÜBB NAPOS ESŐ áztatta a wroclawi crosspályát, amelyen hét ország versenyzői mérték össze tudásukat. A SZIM Vasas

az alakulatól kölesön kapott Somogyival megerősített Németh-Kovács kettőssel képviseltette magát. Somogyi az 5., Németh a 9. lett. A magyar fiúk mögött végzett a bolgár, a jugoszláv és a szovjet együttes.

A THRUXTON-KÖRBEn lebonyolított 500 mérföldes (800 km) versenyt a Tait-Croxford kettős (Triumph-750) nyerte 212 körrel. A 202. körig a Williams-Sanby pár vezetett, de ekkor 750-es Nortonjuk felmondta a szolgálatot. Az első hét helyet 750-es angol motorok foglalták el, nyolcadikként egy 500-as BSA fejezte be a versenyt 202 körrel.

ELSŐ SZERELMÉHEZ, a motorkerékpárhoz tért vissza az autósport területére kirándult francia Eric Offenstadt, akinek ehhez egy francia cipőkrémgyáros adta meg a lehetőséget, biztosítva a pénzt a legjobb francia motorkerékpárversenyzőnek. Eric választása az 300-as Kawasakira esett, a többi szerkezeti elemet innen-onnan vásárolta.

A FORMA-1 HARCOK 3. összeütközésére a Monaco GP-n került sor, amelyen Stewart tovább növelte VB-pontjait. Ez alkalommal a svéd Ronnie Peterson March-711-Fordján szoros második tudott lenni Jackie Stewart Tyrrell-Fordja mögött. Az elindult 18 kocsiból 19 érte el a célt. A leggyorsabb kör is (137,73 km) a „repülő skót” nevéhez fűződik. A Ferrari-istálló első lovasa, a belga Ickx a 3. helyre hozta a 312-B3 típusjelű piros torpedót, a másik Ferrarival Regazzoni azért nem tudott a célba érni, mert előzés közben megsérült a kocsija.

FIA-BENDELKEZÉS szerint jövőre megszüntetik az 5000 kcm-es sportkocsi-kategóriát; a felső határt 3000 kcm-ben és az alsó határt 650 kilóban határozták meg.

ÖNMAGAN VEGZI az ellenőrző méréseket Tony Goodwin, angol versenyorvos, aki gyakorolja is a versenyzést. A testére erősített elektródákon keresztül — verseny közben — méri testének hőmérséklet- és érverésingadozását, verejtékkitöréseit, illetve azt kutatja, miként viselkedik az emberi test a verseny okozta kivételes helyzetekben.

A RALLYE MÁRKABAJNOKSÁG futamaként megrendezett Osztrák Alpok Versenyt a svéd Andersson (Renault Alpine-1600) nyerte, a 7. helyen a holland Haugland végzett Skoda 110-L kocsijával, őt követte a 8. és 9. helyen két csehszlovák márkatársa.

Ismét Robert az élen

A japán Suzuki-gyár elcsalta a többszörös világbajnokot, a belga Joel Robert-t és fedeztetül melléje szerződtette honfitársát, S. Geboers-t. A karlováci Jugoszláv GP-n a két Suzuki is osztozott. **A 250-ES CROSS VB ÁLLÁSA:** 1. Robert 45 pont — 2. Mikola, SF (Husqvarna) 39. — 3. Andersson, S. (Husqvarna) 34. — 4. Kavinov, SZU (CZ), Palm és Pettersson, S (Husqvarna) 26.



Jót tett a megfiatalítás a gokart-csapatnak



Szabó László, aki legutóbbi szereplése óta a VB ranglista 3. helyét foglalja el, április végén klubjának, a Zalka Máté MK-nak vezetőjével, Molnár Vilmosmal többhetes „kirándulásra” utazott. Ezekről a versenyekről számol be az alábbiakban a magyar bajnok kísérője.

Az első nemzetközi versenyre Európa legnehezebb és leghosszabb, 22 km-es pályáján, a Nürburgringen került sor május 1—2-án. A kétnapos edzésen magas alapidőt állapítottak meg, de ezeket Szabó, mindhárom gépével (MZ—125, Yamaha—250 és 350) olyannyira teljesítette, hogy ezzel a rendezőséget is meglepte. Az első sorban biztosította magának a rajthelyeket. (Kategoriként mintegy 40-en érték el a limitidőt.)

A 250-es géposztályban nagy harc alakult ki az angol Ellis, Simmonds és Perris között, akik hiába igyekeztek Szabót olóba fogni. Bajnokunk az utolsó előtti körben erősített és száz méterrel lett első, 2. Ellis (Yamaha), 3. Simmonds (Kawasaki), 4. Perris, 5. Huber, NSZK (Yamaha).

Jól végződött ez a szombati nap, mert ezen a pályán most zúgott fel először a Himnuszunk, és húzták fel a magyar lobogót.

Másnap, vasárnap reggel több mint százezer néző várt valami meglepetésre, ami a 350-esek futamán nem is maradt el. A második kör után megjelent az eredményhirdető táblán a szokatlan szöveg: „Szabó vezető a mezőnyt új pályarekorddal, 10,01 mp-cel”.

Közben óriási küzdelem alakult ki

Igy történt...

a finn Saarinen és az angol Nelson között, akik méterekre megközelítették a vezető Szabót. A futam döntő mozzanatára az 5. körben került sor, amikor újabb szöveg jelent meg a táblán: „Szabó megdöntötte rekordját, ideje 9,59,2 = 137,2 km/ó”. És nem sokkal később a hangszórók is bömbölkétek, hogy Szabó az első a világon, aki motorkerékpárral 10 percen belül teljesítette ezt a kört. És a tudást nem fojtotta meg a balsors, Szabó motorhiba nélkül, győztesként ért célba. A további sorrend: Nelson, az NSZK-beli John, az ír Rob és az NSZK-beli Sommer volt, valamennyi Yamaha gépen. E kettős győzelem után a verseny középpontjába a magyar fiú került. Most még a 125-ös futam volt hátra. De szép lenne, ha itt is sikerülne — gondoltam magamban. Alig ért Laci a depóba, már ült is az MZ-re. A melegítésre alig maradt néhány percünk, mert az eredményhirdetési ceremónia hat percet vett igénybe, és a fennmaradó négy perc kevés volt az MZ alapos előkészítéséhez. Valósággal beestünk a rajthelyre. A jó indulás után, az első kanyarban, ahova Szabó harmadikként ért, leállt az MZ. Odarohantam, gyertyát cseréltünk, szétszedtük a porlasztót, és kiderült, hogy fennakadt a tűszelep. Mire Szabó újra nekiindult, egy kört kapott a mezőnytől, ami nem lett volna nagy baj, de néhány másodperccel később újra leállt a motorja. Ekkor végleg kiállt. Május 8—9. volt az Osztrák GP, az-

Az ötfordulós gokart „Barátság Kupa” első nemzetközi versenyére több mint 6000 lengyel szurkoló gyűlt össze Kosalinban. A megfiatalított magyar válogatott sok izgalommal készült a Lengyel Autóklub által rendezett futamra, de már az edzéseken megnyugodtak a kedélyek a kedvező köridők nyomán.

A verseny reggelén, május 23-án, öt nemzet 25 versenyzője állt rajthoz, és a négy futam alapján eldőlt a sorrendiség kérdése. Évek óta nem szerepelt ilyen kitűnően a magyar kart-együttes. A sikerek egyik részese a sokszoros magyar bajnok, Pekári Miklós volt, aki, mint a válogatott szerelője, sokat segített a kartok műszaki előkészítésében.

A következő fordulót az NDK-beli Lohsában, július 4-én rendezték.

EREDMÉNY: 1. Jürgen Koch, NDK MZ — 2. Lubomír Bedřich, CS (CZ) — 3. Pavel Kysely, CS (CZ) ... 13. Laufer László — 14. Szűcs József — 15. Szántó László — 17. Szarvas Béla (mind MZ) — **CSAPATVERSENY:** 1. Csehszlovákia — 2. NDK — 3. Magyarország — 4. Szovjetunió — 5. Lengyelország.

Egy rosszul sikerült rajt. Balról Szántó (14) és Laufer (10)

az az első VB-futam időpontja. Szabó rendkívül sok műszaki problémával került szembe. Az MZ mágnese, nem sokkal a cél előtt „elfogyott”, és Szabó kiállt az 5. helyről. A kisebb Yamahájának melegezett a motorja, és ezért csak a 12. helyig jutott. A 350-es Yamaha egyik dugattyúgyűrűje összetört és a 3. helyről kellett kiállnia.

Egy hét múlva Hockenheimben került sor a második VB-futamra, amelyen ismét baj volt az MZ-tel: kiszakadt egy töcsavarja, amikor Szabó a 3. helyen futott. A következő géposztályban 7. lett. A 350-es kategóriában pedig csupán a világ jelenleg leggyorsabb motorja, az MV és a sokszoros világbajnok Agostini tudta Szabót megelőzni! Így tehát második lett a magyar bajnok.

Az osztrák Ziersdorfban, május 23-án ismét rajthoz állt Szabó, rajta kívül Repits Géza és Pingitczler István is ott volt az indulók között. Szabó László új abszolút pályarekorddal győzött a nagy Yamahan, míg a 125-ös géposztályban a világbajnok Braun (Suzuki) mögött második lett. A fiatal Zalkások a 125-ös, a 250-es és 350-es kategóriákban egyaránt a 8. helyen végeztek.

Molnár Vilmos

Nemcsak Szabó László versenyzői pályafutása alatt, hanem a magyar motorsport egész történetében sem fordult elő, hogy négy egymást követő nemzetközi, illetve VB-futamon három győzelmet, két második, egy hetedik és egy tizenkettedik helyezést tudott volna szerezni magyar versenyző.

CÍMLAPUNKON:

„Az év autója”, a GS Citroën különleges műszerfala a nagyteljesítményű sebességmérővel és a fordulatszámjelző skálával. A két ülés között: a rádiókészülék, valamint a nívószabályozó állítókarja

(Illusztráció a 15—17. oldalakhoz)

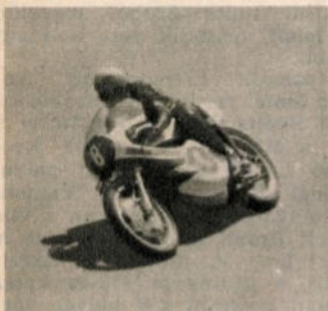
„Autó-Motor” — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-228. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-225.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapest) és a 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 Kiskereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviselőjénél. Kériratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

71.6221 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



Igy és itt még nem állt magyar motor-kerékpárversenyző. A tavaly még „zöld pokolnak” nevezett Nürburgringen a piros-fehér-zöld zászlót lengeti a szél, és a Himnuszunkat zúgják a hangszórók, méghozzá kétszer is, — mert ennyiszor győzött Szabó László

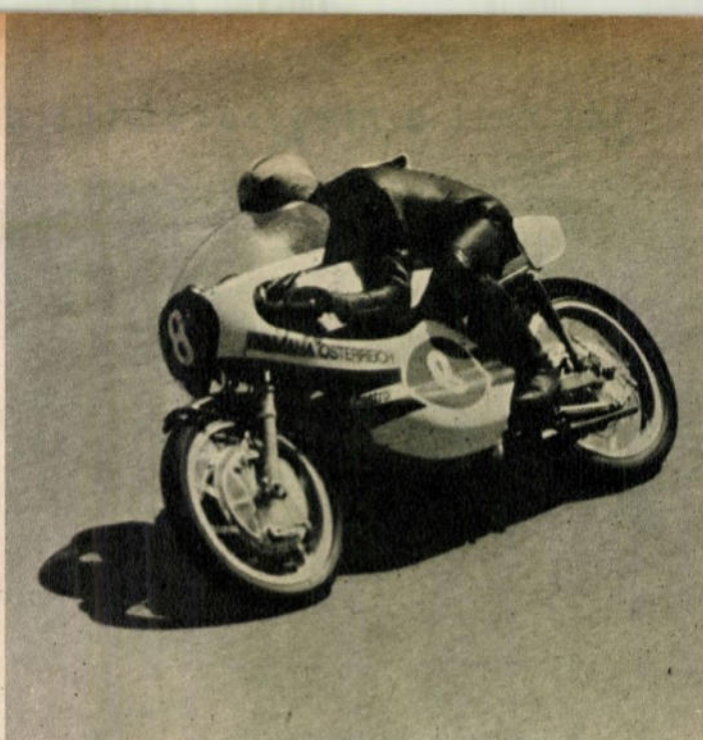
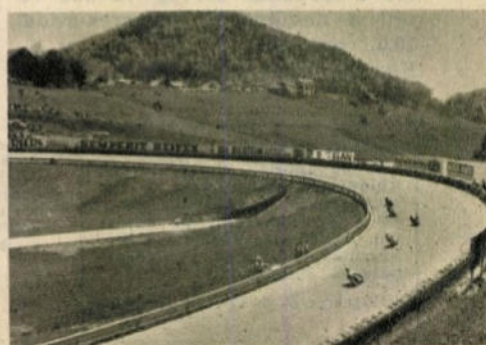


Nemcsak az MZ-en volt sok munka, akadt tennivaló a Yamahákon is



Es, ha az MZ-motor is úgy akarta volna, akkor a 125-ös kategóriában is — talán — győzhetett volna Szabó (24)

Festői környezetben épült az osztrákok új, de roppant veszélyes versenypályája, amelyen csodával határos módon nem történt baleset



Salzburgring, az Osztrák GP, a VB első futama. Szabó László mélyen dönti a 350-es Yamahát, hogy elfoglalja a 2. helyet, de az egyik dugattyűgyűrű eltört, és Lacink kiállt

Így történt...