

ma

PRÓBA-KOCSIK



autó-motor

XXIV. évf.
1971. I. 21.
Ára: 3 Ft

2



MAGÁNSZEMÉLYEK, VÁLLALATOK, SZÖVETKEZETEK részére vállaljuk

OPEL gépkocsik
speciális javítását, eredeti alkatrészekkel

Karambolos gépkocsik karosszériajavítása, fődarab-felújítás
WARTBURG, TRABANT gépkocsik is

Fényezésnél színre és fényre 1 éves garancia

Kárpitos- és autóvillamossági munkák

HASZNÁLT SZEMÉLYGÉPKOCSIK VÉTELE, ELADÁSA NAPI ÁRON

HUNGAROSZERVIZ KTSZ, Bp. XIV., Gizella út 20. Telefon: 835-975



CÍMLAPUNKON:

Ford Capri 3000 GT és VW 411 L

(Illusztrációk a 8—9., valamint a 13—15. oldalakhoz)

(Almássy Tibor és Herendi Viktor felvételei)

„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: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat, (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-285.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapesten 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 Külkereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviseleteinél.

Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

70.5543 Egyetemi Nyomda, Budapest

Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



A Közlekedési Értesítő december 18-i számában miniszteri határozat jelent meg arról, hogy az Autóközlekedési Tudományos Kutatóintézet, valamint az Útügyi Kutatóintézet megszüntetésével egyidejűleg e két intézmény közös jogutódjaként Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet alakult. Ebből az alkalomból interjút kértünk Színi Béla okl. mérnöktől, aki az Autóközlekedési Tudományos Kutatóintézet igazgatói posztjáról került most az összevont és újjászervezett új intézmény élére.

SZAKMÁNK ÚJ INTÉZMÉNYE

Tulajdonképpen miért volt szükség arra, hogy az eddigi, önálló tevékenységével is jól ismert és elismert két szakmai tudományos bázist most összevonják?

Ez a kérdés természetesen önmagától vetődik fel, hiszen az összevont két korábbi intézményt fogalommeghatározásban is egyesítő új cím ma még minden bizonnyal szokatlannak tűnhet. És jóllehet nagyon sok fontos érv felsorakoztatásával lehetne ennek a döntésnek a megalapozottságát és időszerűségét aláhúzni, röviden ennyit:
Ismeretes, hogy a közúti közlekedés főleg az utóbbi években különösen rohamosan fejlődött hazánkban, s így ennek az ágazatnak a jelentősége is az őt megillető helyre került. Ma már köztudomású az is, hogy öt év múlva, a negyedik ötéves terv végére egymillió háromszázezerre nő a közúti járművek — autóbuszok, teher- és személyautók, motorkerékpárok, vontatók — száma. Éppen ezért a közúti közlekedés tudományágainak egyre világosabban megfogalmazott és elfogadott szerepe ma már elodázhatatlanul vetette fel az ezen a területen végzett tudományos fejlesztési tevékenység értékelését. A közlekedés-politikai irányelvek törvényesítésével, a gazdasági mechanizmus reformja által megszabott újabb, fokozott követelmények jelentkezésével a közúti közlekedésnek tartalmát és minőségét tekintve is egyre nagyobb és nagyobb feladatokat kell ellátnia. Ez következésképpen azt a kötelezettséget rója az ágazat vezetésére, hogy a fejlődési folyamatot rövidebb és hosszabb távon egyaránt tervszerűbbé, szervezettebbé tegye.
Ennek a rendkívül sokrétű munkának egyik feltétele a megfelelő nagyságú és színvonalú tudományos bázis megteremtése, fejlesztése, az eddig különálló intézményekben szolgált szellemi erők egyesítése, kapacitásuk, hatékonyságuk további növelése és erősítése. Úgy is fogalmazhatnám tehát, hogy az új intézményben nagyobb lehetőség nyílik az olyan nem kis feladatok, illetve problémák vizsgálatára, amelyek mindkét eddigi intézmény részéről eddig határterületre, néha azon is túlra estek. A közlekedés biztonságát például eddig is mindkét Intézet szemmel tartotta, elemezte, számos munkájával javította, de mivel nem volt meg az a közvetlen kapcsolat, ami az ilyen munkához ma már elengedhetetlenül szükséges, ezért az igazán várt eredmények néhány törekvés valóraváltásánál a nagy erőfeszítések ellenére is elmaradtak vagy csupán fél sikert hoztak.

Sok és jogos bírálat hangzott és hangzik el még ma is az útjainkra. Tulajdonképpen nem is azért, mert ami van, az kevés, vagy mert a jelenlegi viszonylag jól kiépített hálózatnál a hazai motorizáció rohamos előretörése s a forgalomban részt vevő járművek minőségi összetétele miatt is többet szeretnénk. Az ilyen jogos kívánságot természetesen hozzá kell mérnünk erőforrásainkhoz és gazdasági teherbírásunkhoz. Az elmarasztalás ezzel a témával kapcsolatban elsősorban azokra a már megépített vagy építés alatt álló útjainkra vonatkozik, amelyek az egyszerű járműhasználó számára érthetetlen módon gyorsan, érzékenyen reagálnak az időjárási behatásokra, felületkiképzésük néha egy azonos pályát alapul véve is helyenként egészen eltérő csúszósúrlódási értéket mutat, ami a menetbiztonságot különösen a szélsőséges időjárási viszonyok között igen kedvezőtlenül befolyásolja. Tisztában vagyunk azzal, hogy e szakterület korábbi gazdája is számos intézkedési tervet dolgozott ki e hibák felszámolására, azonban mégis szeretnénk, ha az egyszerű autósok-motorosok, az utak rendszeres használói számára tájékoztatást adna ezzel a munkával kapcsolatos jövőbeni elképzelésükről.

Intézetünk szervezeti felépítésében a Közlekedésbiztonsági, az Úthálózatfejlesztési, valamint az Út- és Hídépítési Tagozatok a gazdái ennek a témakörnek. Talán megnyugtatásul szolgál, ha feladatkörüket csupán címszavakkal jellemezve is ismertetem olvasóikkal. Az Úthálózatfejlesztési Tagozat a forgalomelemzéssel kapcsolatos munkája során feladatul kapta a közúti forgalom egységes elvek szerinti felmérését, a folyamatos és időszakos forgalomfelvételi helyek, eljárások kidolgozását, továbbfejlesztését és alkalmazását. Így a felmérés alapján nyert jellemző forgalmi adatokat rendszerezik, értékelik és a népgazdasági rendszer teljes egészét figyelembe véve, forgalmi előrebecsléseket végeznek. Tudományos témát dolgoznak ki az időközi részleges, valamint a meghatározott időszakokban lebonyolításra kerülő országos közúti forgalomszámlálásra, amelynek eredményeit elektronikus számítógépek igénybevételével matematikai formulák alapján összegezik és hasznosítják. Tudományos témákat dolgoznak ki az úthálózat forgalomtechnikai jellemzőinek felmérésére, a csomópontok, kereszteződések teljesítőképességének fokozására. A hálózattervezéssel kapcsolatos feladataik sorába tartozik

a többi között az is, hogy a népgazdasági regionális fejlesztési tervekkel való összehangolás alapján kutatásokat végezzenek és javaslatokat tegyenek, illetve a hosszú-, közép- és rövidtávú úthálózatfejlesztéshez tudományos munkát végezzenek, és kialakítsák az ehhez szükséges információs rendszert. Pontosabban: ugyanezek a tagozatok kapták feladatul azt is, hogy kutatásokat végezzenek a mindenkor kialakult forgalom mértékének megfelelő általános közlekedési kultúrával és szakmai ismeretek fejlesztésével kapcsolatban.

Ide tartozik az is, hogy a járművezetői alkalmasságra utaló vizsgálatokat tesztprogramok segítségével továbbfejlesszék, a balesetek okait az útjellemzők összefüggéseivel tudományosan vizsgálják. Figyelemmel kell lenniök a közlekedés biztonságával kapcsolatos emberi tényezőkre, a gépjárművek primer és szekunder biztonsági jellemzőinek az ember—jármű kapcsolat szempontjából történt kialakítására, a járműveken szállított személyek, tárgyak biztonságára, illetve az ilyen vizsgálatokra és az ezzel kapcsolatos követelmények érvényesítésére. Lényegét tekintve tehát a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos feladatok során a célunk az, hogy a népgazdaság által támasztott igények és a fejlődési szint alapján folyamatosan elősegítsük az ember, a jármű, a pálya, a közlekedés körülményeinek kölcsönhatásában kialakuló speciális biztonságtechnikai követelményeket és ezek állandó fejlesztését. Ehhez a munkához természetesen elengedhetetlen, hogy az útépítés területén a legkorszerűbb eljárásokat megismerjük, ennek érdekében nemzetközi kapcsolatainkat kibővítsük és a legkorszerűbb, a legjobbnak, leggazdaságosabbnak ígérkező akár hazai, akár külföldi tapasztalatok alapján átvett és kikísérletezett útépítési technológiát a gyakorlatban érvényesítsük.

Ugyancsak az egyszerű autó- és motorkerékpárhasználók gondolatát és egyben aggodalmát szeretnénk megfogalmazni azzal: vajon az új Intézet hatásköre kiterjed-e arra is, hogy a forgalomszervezésben, pontosabban az egyes útkorrekciók kialakításában, a közlekedési táblák elhelyezésénél, a forgalomirányító lámpák jelzési képeinek meghatározásánál valóban egységes és hosszabb távra is érvényes szempontok jussanak majd érvényre?

A kérdés lényegére, úgy vélem, az előzőkben már válaszoltam. Kiegészítésül talán csak annyit szeretnék még hozzáfűzni, hogy a közlekedésbiztonsággal összefüggő feladataink során gondoltunk a közlekedést tervező, szervező és lebonyolító apparátusok képzésére vonatkozó módszertani irányelvek, oktatási ismeretanyagok kidolgozására, külön előtérbe helyezve a biztonságtechnikai szempontokat. Így feladatunk az is, hogy a közúti közlekedés körülményeit befolyásoló valamennyi tényezőt és a biztonságot szolgáló jogi szabályozást vizsgáljuk és annak a helyes gyakorlati alkalmazását befolyásoljuk.

A szerkesztőségünkhöz beérkezett sok panasz, észrevétel, javaslat is szorgalmazza azt a kérdésünket: a jövőben jobban, az eddiginél mindenesetre jobban foglalkoznak-e olyan személyautó-márkák vizsgálatával és behozatali javaslatával, amelyek viszonylag olcsón, rövid időn belül elérhetők és amelyek üzemeltetése, javítása, rendszeres karbantartása, alkatrészutánpótlása a szerényebb keresetű autóhasználó számára is elérhető lesz és igényeinek is megfelel?

A Járműkísérleti és Fenntartási Tagozat a gépjármű üzemeltetésével kapcsolatos feladatai sorában szem előtt tartja ezt az igényt. Az alapelvektől kezdődően módszertani tanulmányokat dolgoz ki a hazai forgalomban résztvevő járművek kiválasztásához, összetételének célszerű megválasztásához, mégpedig úgy, hogy figyelembe veszik a környezet és a társadalmi rendszer egészéből adódó kölcsönhatásokat. Feladata továbbá az is, hogy érvényesítse a járműállomány pótlásában és fejlesztésében érdekelt hazai és külföldi gyárakkal való együttműködés során a forgalmi, műszaki és gazdasági követelményeket. Ugyanakkor a gépjárművizsgálatttal kapcsolatos munka összefügg azzal is, hogy a kül- és belföldi gépjárműveket a tesztvizsgálatok során értékeljük, és a világszínvonal figyelemmel kísérésével a műszaki paramétereiket összehasonlítsuk. A gépjármű üzemeltetésével kapcsolatos technológiai feladatok körébe tartozó téma a járműállomány szervíz- és karbantartási feladatainak ellátásához szükséges országos hálózat kifejlesztéséhez a legfontosabb technikai, technológiai feltételek kidolgozása, a korrózió elleni védelem hatékonyságát növelő eljárások kikísérletezése. Általában tehát a tudományos jelleggel, laboratórium segítségével végzett feladatok végrehajtása, ezen belül konkrét módszertani anyagok kidolgozása a járművek gazdaságos üzemeltetését elősegítő technológiai témakörökben.

Intézetükben minden bizonnyal végeznek majd olyan jármű- vagy egyéb vizsgálatokat is, amelyeknek az eredménye nemcsak a szakembereket, hanem a közúti közlekedés valamennyi motorizált résztvevőjét, az ilyen témák iránt intenzíven érdeklődő, fogékony, úgynevezett intelligens laikusokat is érdekelheti. Vajon lehetőséget biztosítanak-e majd arra, hogy az ilyen, a közlekedésbiztonságot közvetlenül vagy közvetve erősíteni hivatott tudományos jelentések ne csupán szolgálati használatra, hanem a szaksajtón keresztül mindenki számára olvashatók és megszívlelhetők legyenek?

Jogos kérés. Az ilyen igények kielégítésére a Dokumentációs Szolgálatunk teremti majd meg a lehetőségeket, bekapcsolva ebben a munkába a kutatásban részt vevők széles körét. Egyébként ez a Szolgálatunk lesz hivatott arra is, hogy gyűjtse, rendszerezze a hazai és külföldi szakirodalmat. Ugyanakkor közreműködik a hazai és nemzetközi dokumentációs kapcsolatok kiépítésében. Ami pedig a kérdés lényegét illeti, dokumentációs tájékoztatót ad ki azokról a kutatási témákról, amelyek Intézetünknél éppen lezárultak. Úgy vélem, a Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet közeljövőben rendszeres megjelenéssel kiadásra kerülő Dokumentációs Tájékoztatója a sajtó és az egyéb hírközlő szervek számára is sok segítséget tud majd nyújtani ahhoz, hogy a közérdeklődésre számot tartó témáink ismertetésével a közúti közlekedésben résztvevők szakmai ismereteit gazdagítsák, s ezzel egyben a közlekedési morál, a forgalombiztonság megszilárdítása érdekében végzett munkánk sikeresebb valóraváltásához járulnak hozzá.

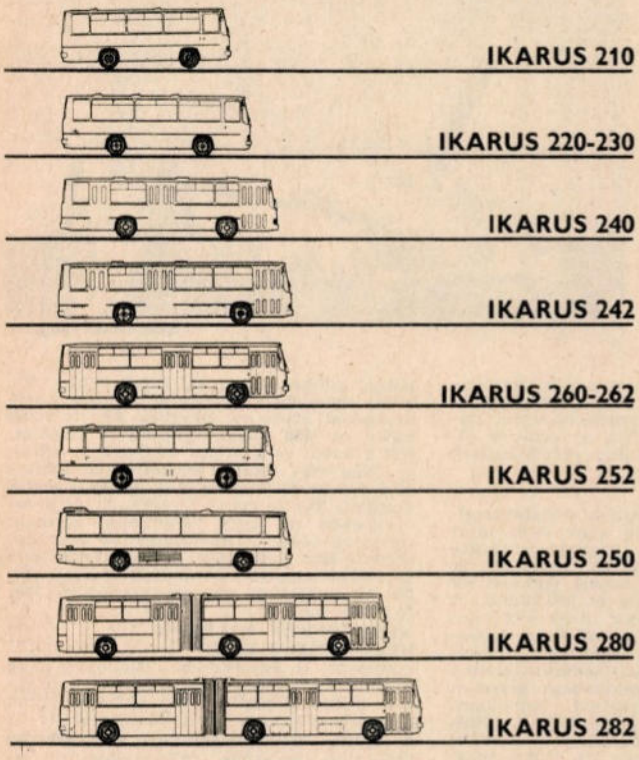
(almássy)



IKARUS

Az Ikarus dolgozói vállalatuk alapításának 75. évfordulója alkalmából január 6-án ünnepséget tartottak. A gyár mátyásföldi Művelődési Házában rendezett jubileumi megemlékezésen részt vett Nyers Rezső, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára, dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, dr. Horgos Gyula kohó- és gépipari miniszter, Szépvölgyi Zoltán, a Budapesti Pártbizottság titkára. Ott voltak a vállalat exportbuszait legnagyobb mennyiségben vásárló Szovjetunió és NDK kereskedelmi képviselői, valamint az Ikarus törzsgárdájának tagjai. A vállalati pártbizottság titkárának megnyitója után Toldi József vezérigazgató, majd Nyers Rezső mondott beszédet és köszöntötte a dolgozókat. További sikereket kívánt az Ikarus munkájához, amely egyik alapja a hazai járműfejlesztési programnak.

Ezután dr. Horgos Gyula kitüntetéseket adott át. Bándi Istvánné kárpitosipari varrónő, Pethe Béla villanyszerelő, Radnai István gépkocsivezető, Varga István asztalos csoportvezető és Zsohár Sándor szereldei üzemvezető a Munka Érdemrend aranyfokozata kitüntetést kapta. Az Érdemrend ezüstfokozatát tíz, bronzfokozatát tizenöt, a „Gépipar kiváló dolgozója" kitüntetést tizenkét dolgozónak nyújtotta át a miniszter.



Az Ikarus gyár alig több mint két évtized alatt Európa autóbuszgyárainak első vonalába emelkedett. Ennek a lendületes fejlődésnek néhány jelentősebb állomását, fontosabb eseményét vázoljuk itt fel, ábrázolva a nemrég létrehozott új típuscsaládot is.

1948. A századfordulóig visszanyúló magyar autóbuszgyártás tradícióinak felhasználásával jön létre az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár azzal a célkitűzéssel, hogy a hazai közlekedés gyártóbázisa legyen és minél előbb kezdje meg a termelést exportra is.

1951. Elkészül az ezredik autóbusz. Ennek a mennyiségnek jelentős része az országon belüli személyszállítást szolgálja.

1952. Az Ikarus 30-as típus nagysorozatú gyártásával jelentős export indul meg és egyidejűleg gyártásra kerül az Ikarus—60 városi busz

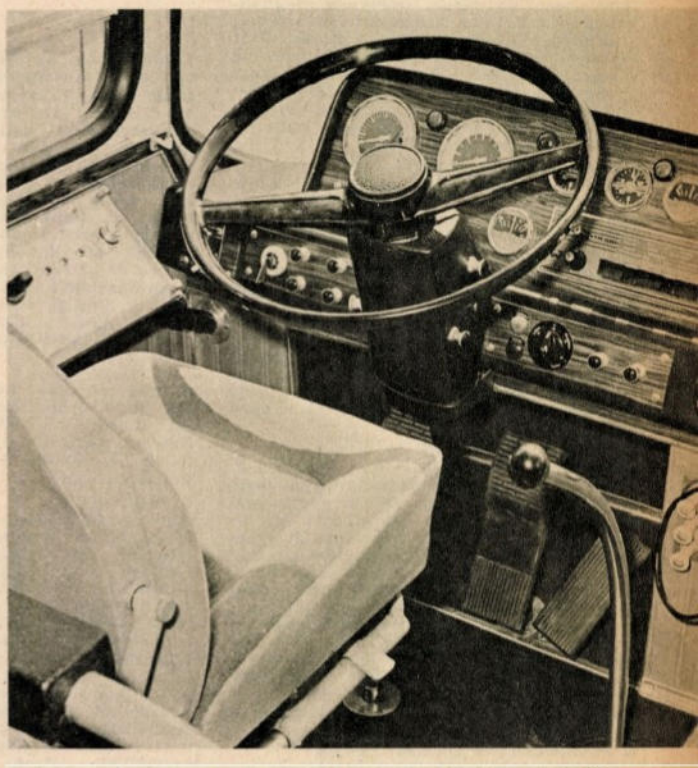
1954. Az Ikarus—55 farmotoros nagy feltűnést kelt a Genfi és a Párizsi Autószalonokon. Egyidejűleg folyik a 60-as típusból kialakított 601-es, majd 602-es városközi autóbuszok sorozatgyártása.

1959. Ikarus 620 és 630 típusjelzéssel városi és városközi autóbusz-széria indul meg a korábbi, azonos jellegű modellek alapvető átszerkesztése után. Az exportmennyiség túlhaladja az évi 1000 darabot, és elkészül a gyár tízezredik autóbusza. Kísérletek indulnak meg a légrugózás alkalmazására.

1960. A gyártott darabszámok rohamosan növekszenek és gazdagodik a típusválaszték is. A 60-as évek elején már folyik az új konstrukciók fejlesztése, amelyből a 180-as csuklós és az 556-os modellek kerültek sorozatgyártásra.

1964. A gyár saját erejéből, évenként emelkedő termelési számok mellett megkezdi a nagyszabású rekonstrukciót.

1967. A további fejlődés nagy beruházásokat kíván meg, és lendületet kap a kooperációs tevékenység különböző külföldi országokkal. Kialakul a 200-as típuscsalád. A gyár termékeinek exportja mind a vásárló országok számát tekintve, mind az értékesített darabszámokkal mérve szélesedik és meghaladja az össztermelési mennyiség 80 százalékát.



Az új típuscsalád tagjainak felépítményeit azonos, illetve részben azonos elemekből állítják össze és az egységes vonalvezetés itt már több mint tíz alapmodellnél érvényesül. Ez a skála a 8,5 méter hosszú „kisbusztól", a 210-es típustól indult és a 18 méteres, 282-es csuklósig terjed. A választék korszerű, és mint tudjuk, a különböző forgalmi követelményeknek megfelelően variálhatók a belsőtér-megoldások. Az autóbuszok biztonságos közlekedése fokozott mértékben függ a vezető munkakörülményeitől, és az Ikarus konstruktőrei ebben a vonatkozásban is igyekeznek a maximumot nyújtani. Nemzetközi sikerek, aranyérmek, diplomák, serlegek fémjelzik az új típuscsaládot.



am híradó

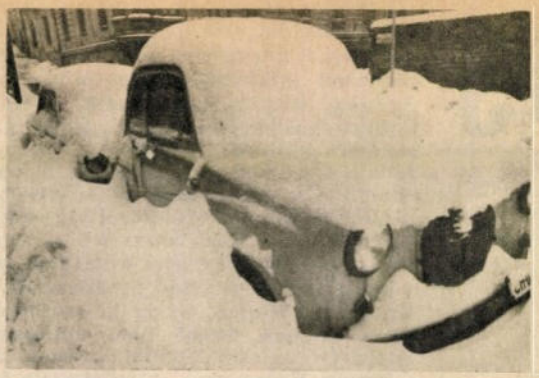
A GÉPJÁRMŰVEZETŐI VIZSGABIZOTTSÁG
1971. február 1-től a motorkerékpár, a személy- és a teherautóvezető-jelöltek „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek" című tárgyából is bevezeti fokozatosan az írásbeli vizsgáztatást. A jelöltek kellő tájékoztatása érdekében, az Autóközlekedési Tanintézet vizsgarendező helyiségeiben vizsgalap-mintákat (tesztlapokat) függesztettek ki. [Ismeretes, hogy az Autó-Motor 1970. szept. 6-i (17-es) számában is részletes tájékoztatást közöltünk a műszaki ismeretek elméleti vizsgájáról.] Ha ezekután is bárkinek kételyei lennének a műszaki elméleti vizsgák lebonyolításával kapcsolatban, vegyenek részt a Gépjárművezetői Vizsgabizottság által indított, 4 órás, diavetítéssel szemléltetett tájékoztató előadáson, amelynek meghallgatási díja 15 Ft. A vizsgálatra való felkészüléshez ajánlott szakkönyvek: Dr. Sidó Ferenc: Ezt kell tudni az autóvezetői vizsgán — Dániel—Rózsa: Ezt kell tudni a motoros vizsgán — Kalivoda—Seres—Spitzer: Közlekedési ismeretek. A két előbbi könyv már kapható, az utóbbi január hónapban jelenik meg.

A VÁROSI KÖZLEKEDÉS
című, negyedévenként megjelenő képes folyóirat legújabb, 3. száma ezúttal is nagyon sok érdekes anyagot tartalmaz. Így a többi között a vidéki városaink közúti közlekedésének ágazati és területi fejlesztéséről, a budapesti közlekedés forgalomtechnikai problémáiról, Miskolc tömegközlekedésének fejlődéséről, Nagykanizsa közlekedésfejlesztési tervéről, a „Park and Ride" rendszer budapesti lehetőségeiről, a közúti jelzőtáblák rendszerének újszerű ellenőrzéséről, a főváros közútjainak télvégi burkolatkárairól, a Baross tér közúti forgalmáról olvashatunk érdekes cikkeket.

ÚTFESTŐ MUNKAGÉP
prototípusát készítették el „Savaria-2" néven a Győri Mezőgazdasági Gépgyártó és Szolgáltató Vállalat beledi gyáregységében. A gép külföldi beszerzését valutáris okok nehezítették, ezért ezt a gyáregységet kérték fel e közlekedésbiztonság szempontjából nagyon fontos gép hazai előállítására. Az idén 20 ilyen berendezést fognak Beleden előállítani. A munkagépet 24 lóerős motor hajtja, maximális sebessége 20 kilométer, kezeléséhez két ember szükséges, a festés lábpedál-szabályozással történik. Az önjáró munkagép alkalmas az utak középső, valamint — külön adapterrel — szélső záróvonalának egyidejű festésére is.

A BARÁTSÁG-2 OLAJVEZETÉK
tartalékágának a soroksári Duna-ágat keresztező szakasza is elkészült. A 406 méter hosszú, 8 és 20 collos átmérőjű vezetékpárt a parton szerelték össze, majd drótkötéllel és csigasorok segítségével vontatták a folyó medrébe vájt csőágyba. Ezzel az olajvezeték-építés munkájának újabb jelentős szakasza fejeződött be. Hasonló munkálatokra a jövő évben a Tisza és a nagy Duna-ág kereszteződésénél kerül majd sor.

MINDEN HUSZADIK
családnak van már autója hazánkban — jelenti a Központi Statisztikai Hivatal. Azt is megvizsgálták, hogy az autók viszonylag gyors térhódítása a munkacsökkentéssel, illetve a jövedelemnövekedéssel párosulva miként módosítja az érintett rétegek életmódját, a család jövedelmének felhasználását.



Lapzártakor még tombol a tél, amely ismét megköveteli a közlekedés, a szállítás zavartalanságán fáradozók hősi helytállását. Nem ritka azonban az ilyen kép sem: hólepel alatt pihenő kocsikról. Arra kérjük azonban mindazokat, akik most nem használják autóikat, hogy lehetőleg ne a forgalmas utcákat használják „garázsnak", mert ezzel az amúgy is leszűkült úttesten akadályozzák a forgalmat és a hóeltakarítást



Münchenben az Általános Automobil Club (ADAC) üzembe helyezte az első balesetvédelmi helikoptert. A gépen a legfontosabb klinikai műszereken kívül egy orvos is helyet foglal. A helikopter az egyik kórház közelében áll készenlétben és állandó rádióösszeköttetésben van a Vöröskereszt és az ADAC központjával

A MOTOKOV
csehszlovák külkereskedelmi vállalat fennállásának 20 esztendeje alatt több mint félmillió személyautót, 1 800 000 motorkerékpárt és mopedet, 145 000 teherautót és autóbuszt, több mint 300 000 traktort és 3 millió kerékpár adott el külföldön. A csehszlovák gyártmányú személygépkocsik legnagyobb részét az NDK-ba, a motorkerékpároknak több mint felét a Szovjetunióba szállítják. A Csehszlovákiában gyártott autókat és traktorokat szívesen vásárolják Franciaországban, Japánban, Angliában, Görögországban és más tőkés országokban is. Csehszlovákia és a többi szocialista ország autó- és traktoripari vállalatai között állandóan bővül a kooperáció és a specializálás. Az egyik csehszlovák gyár nemrég kezdte meg a szovjet „Zsiguli" lámpáinak a sorozatgyártását.

A LENGYEL AUTÓIPAR
1971-ben összesen 150 ezer személy- és teherautót gyárt, vagyis 30 ezer darabbal többet, mint 1970-ben.

TELJESÍTETTE ÉVI TERVÉT
a győri Magyar Vagon- és Gépgyár. Tavaly összesen négymilliárd 265 millió forint értékű árut állítottak elő, 41 százalékkal többet, mint az előző évben. Ezt teljes egészében a termelékenység növekedésével érték el. Egyebek között 26 500 hátsó és 8500 mellső futóművet készítettek a hazai és külföldi autógyárak részére. Négyszáz vasúti személykocsi hagyta el a gyárat. Első ízben készítettek tartálykocsikat Törökország részére. Az új gyáregységben 125 nagy teherbírású kamiont szereltek össze. A legkorszerűbb gyáregységben 3550 Rába-Man motor került le a szerelőszalagokról. Ebből a kiváló termékből 11 százalékos termelésnövekedést irányoztak elő.

NEGYVENKÉT BALESETI HELYSZÍNELŐ TISZT
vizsgázott a közlekedési vállalatok és a felsőbb közlekedési hatóságok előtt. Szakmai felkészültségük mind elméleti, mind gyakorlati téren kitűnőnek bizonyult.

A SVÉD KERESKEDELMI SZÖVETSÉG
fejlesztési csoportja „1975 távlatairól" címen jelentést adott ki. Eszerint a 70-es évek vásárlójának legjellegzetesebb vonása az, hogy gépkocsival rendelkezik. Ez befolyásolja a forgalomba kerülő cikkek jellegét, a kereskedelem módját, legfőképpen azonban a kereskedelem parkolóhelyek iránti érdeklődésének fokozódását. A leghatékonyabb konkurráló eszköznek a parkolóhelyet kell tekinteni. A parkolási probléma minden szempontból radikális megoldást kíván.

A MOGÚRT
az Autóker és a Merkur megbízásából aláírta a lengyel Pol-Mot Külker. Vállalattal az 1971. évre szóló szerződést 5000 lengyel személyautó — köztük 4000 Polski-Fiat — és 7 millió rubel értékű pótalkatrész szállításáról. Több ezer teherautót is kapunk, főleg Nysa és Zuk típusokat. A termelési kooperáció keretében a lengyelek Csepel-autókhoz való vezetőfülkéket, valamint csapágyakat, AC-pumpákat és autóhűtőket szállítanak, a magyar gyárak pedig autóvillamossági cikkekkel, hátsóhidakkal, alumíniumdugattyúkkal, szervokormányokkal látják el a lengyel járműipart.

MAGYAR—EGYIPTOMI
gazdasági együttműködési megállapodást írtak alá az 1971—1975-ös időszakra. A magyar kormány ötmillió angol fonttal növelte az EAK-nak nyújtandó gazdasági hitelek összegét. Az egyezmény alapján Magyarország részt vesz az EAK gazdaságfejlesztési terveinek megvalósításában: komplett gyárberendezéseket, vasúti és közúti járműveket szállít.

AZ AUTÓKLUB TOURING OSZTÁLYA KÖZLI

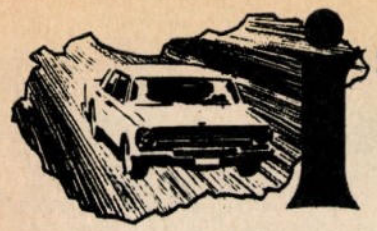
A klubtagoktól beérkezett kérések és javaslatok alapján a Touring Osztály az 1971-es évre változatos, sokféle útiprogramot állított össze. Klubtagjainknak lehetőség nyílik repülőgépes párizsi, londoni, moszkvai—leningrádi társasutazáson való részvételre, autós utazásokat állítottunk össze a bolgár, román és jugoszláv tengerpartra, Ungvárra és Munkácsra, idén is részt veszünk a XXXII. FICC Camping Rallye-n Olaszországban.

OSZTRÁK KÖRUTAZÁS AZ OSZTRÁK—MAGYAR VÁLOGATOTT MÉRKŐZÉSRE

Az út időtartama: április 2—13-ig.

Útvonal: Budapest — Győr — Hegyeshalom — Bécs — Melk — Salzburg — Innsbruck — Zell am See — Graz — Semmering — Hegyeshalom — Győr — Budapest. Utasaink Bécsben megtekintik az osztrák—magyar válogatott mérkőzést (jegyről mi gondoskodunk), autóbuszos városnézés keretében bécsi idegenvezetővel megtekintik a várost és végigjárják a schönbrunni kastély termeit. Az út folyamán nagy városokban és hegyekben gyönyörködhetnek Salzburg, Innsbruck, Kitzbühel, Zell am See és Graz környékén. Városnézés helyi idegenvezetővel Salzburgban, Innsbruckban, Grazban. A túrát külföldön az IBUSZ szervezi meg, itthon forinttal fizetendő, utazás kollektív útlevéllel.

Irányár: minden kötelezettség nélkül kb. 6000 Ft. Jelentkezés legkésőbb január 25-ig.



Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

21

Kirándulásunkat a Duna bal partján folytatjuk. A következőkben több olyan nevezetesség ismertetésére kerül sor, amelyek megtekintése és megismerése rövid időt vesz igénybe, de annál több pihenésre és kikapcsolódásra nyújt alkalmat. A kirándulási programok között egynémelyik csupán egy délelőtt vagy délután kellemes eltöltésére szolgál, de akad majd köztük, amely több napot is igénybe vesz.

A Marx téren hajtsunk rá a Váci útra, és máris a 2-es számú főútvonalon robogunk. Az út nagyon forgalmas. Egyike a fővárosból kivezető azon utaknak, ahol a vezetés a szokottnál is nagyobb figyelmet igényel. Az utat szegélyező gyárak és üzemek termékeit külföldön is jól ismerik, s mi, autósok tapasztalatból ismerjük az itt vagy a környéken levő autójavítók és szervizek munkáját.

A villamos végállomását is magunk mögött hagyva, bal kéz felől találjuk a híres nevezetes Pócsmegyeri Csárdát, de megtekintését majd visszatérésünkkor javasoljuk.

Országos főútvonalaink közül a 2-es számmal jelölt út a legrövidebb, mindössze 80 km hosszú: Budapest—Vác—Parassapuszta. Ezen az úton bonyolódik le Dél-Csehszlovákia—Magyarország és Varsó—Budapest forgalma. Ez utóbbit mutatja az út mellett látható T7 jelzésű tábla.

Utunk párhuzamosan halad a hazánkban elsőnek megépült és a forgalomnak 1846-ban átadott Budapest—Vác vasútvonallal.

Vácig sík, enyhén lejtős vidéken vezet utunk. Később a Cserhát és a Börzsöny kanyargós útjain haladunk majd. Kirándulásaink útviszonyai igen eltérőek, ezért ahol feltétlenül szükséges, ismertetésére külön is kitérünk.

Az első jelentősebb település az Alag hozzácsatolásával bővült Dunakeszi. *A több mint 70 éves múltra visszatekintő alagi lóidomító telepre — Gödöllő irányában mindjárt az első házakat követően — jobbra fordulva jutunk le. Gödöllő felé haladva az út jobb oldalán levő kis lófejes jelzőtáblánál forduljunk le: közvetlenül baloldalt a Lósport Vállalat telepét találjuk. A ménesekben nevelkedett rakoncátlan csikókat ide hozzák „tanfolyamra", s itt törik nyereg alá.* (1. kép). *A galoppversenyekre is itt pihentetik, illetve trenírozzák a sokat ígérő és érő paripákat, s ezért trenírozásukat — bármennyire is szeretnénk — nem tekinthetjük meg. A felszabadulás előtt itt rendezték a nagyszabású „úrvezetői" lovasversenyeket; ma már ilyen élvezetnek nem lehetünk szemtanúi, sem résztvevői, pedig vezetői jogosítvánnyal mi is rendelkezünk, s közülünk bizonyára sokan erre a versenyre is benevezénének...*

Közvetlenül mellette lovaglóiskola működik. A nagyon kellemes, puha homokos talajon szinte lovagló-paradicsom fejlődött ki. Rövid és hosszú túrákat szerveznek az enyhén dimbes-dombos, erdőkkel szabdalt terepen. A hosszú túrák keretében a Szentendrei-szigetre is ellátogatnak. A korlátozott mértékben igénybe vehető lovaglás óránként 60, illetve 80 Ft-ba kerül.

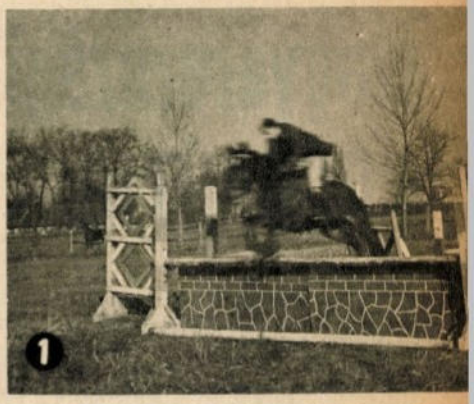
A lovaglóiskola mellett érdekes agártelepet látunk. A versenyre készülő agarakat itt tréningeztetik, és szakszerű tenyésztésükről, kezelésükről gondoskodnak. Esetenként kölyökkutyát is lehet vásárolni.

Tovább folytatva utunkat, mindössze 5 km után máris Fót-ra *érkezünk. A Főtéren jó parkolási lehetőség van. Ezzel szemben találjuk a jól ismert Gyermekvárost. Központja a Koch Henrik terve alapján, majd Ybl Miklós által 1874-ben kialakított klasszicista stílusú, volt Károlyi-kastélyban helyezkedik el.* (2. kép). *A gyermekparadicsomot 70 holdas védett őspark övezi. Előzetes bejelentés alapján a Gyermekváros megtekintése csoportosan lehetséges. A Gyermekvárossal szemben, kis domb tetején áll Fót másik nevezetessége az Ybl Miklós terve alapján 1845—55 között romantikus stílusban épült katolikus templom.* (3. kép). *A templomhoz 20 lépcső vezet, tornyai 45 m magasak. A templom és az altemplom jelentős művészi értékeket őriz. A templommal szemben levő kis kertben Vörösmarty Mihály mellszobra áll.*

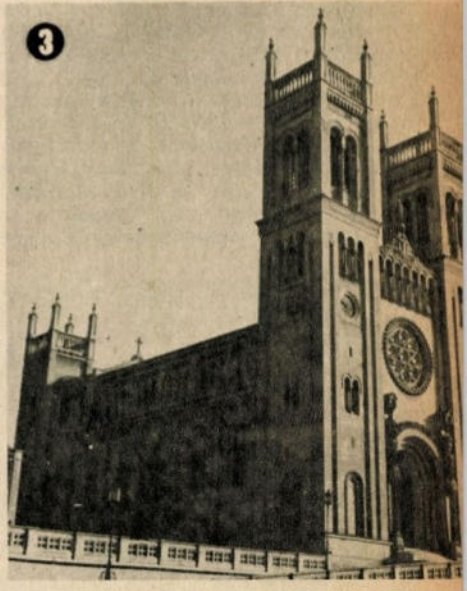
Fótról visszafelé haladva a Galgamácsa irányába jelző táblánál forduljunk jobbra. A vasúti felüljáróra már ne hajtsunk rá, hanem jobbra kerüljük meg. A fóti szőlős domboldalon máris elénk tárul a fehérre meszelt híres Fáy présház (4. kép). *Földút vezet ide, az alacsonyabb építésű kocsik is nagyon ügyes vezetéssel egészen a présházig eljuthatnak, de előbb is leállíthatjuk és gyalogszerrel felsétálhatunk e nevezetesség megtekintésére.*

Fáy András szőlőbeli nyaralójában sokszor találkoztak történelmünk kiemelkedő személyiségei: Kossuth, Deák, Kölcsey, Bajza, Vörösmarty és mások. 1842 őszén, borforrás idején Vörösmarty itt olvasta fel híres Fóti dalát. A présházban kora tavasztól késő őszig hangulatos vendéglátásban lehet részünk.

(Folytatjuk)


1


2


3


4

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

Az európai „MUSZTÁNG” magyarországi PRÓBAÚTJA



Őszintén szólva kissé meghökkentem, amikor a 3000-es GT Ford Capri gázpedáljához először hozzáértem. A bécsi képviselethez közel eső garázsban Jaguárok, Alfa-Romeók, Roverek társaságában is igazán méltóságteljes partnerként veszteglő aranysárga Capri erre a mozdulatra — mintegy varázsütésre — megtáltosodott. Az első fokozatban, az igazán leheletszerű gázadagolás ellenére is roppant fürgén (jóval fürgébben, mint ahogy akkor én valójában akartam) kúszott fel velem a garázslabirintusból a 15 százalékos emelkedésű rámpán, és valósággal belevetett a bécsi utca forgatagába.

Jó hosszú távon és több utcán, kereszteződésen át hagytam érvényesülni a forgatónyomatékot csak az első fokozatban. Újabb meglepetést keltett, hogy erre a csupán kíváncsiságból — egyébként feleslegesen — hosszú távon kierőszakolt huzatásra is a motor és a sebességváltó minden zokszó és hangoskodás nélkül engedelmeskedett: még az első fokozatban elérhető hatvanas tempónál is! Az első benyomások után is az volt tehát az érzésem, hogy ez a változat tulajdonképpen már nem is a Musztáng európai kiscsikója — ahogy az 1600-as GT-t neveztük —, hanem annak úgyszólván teljesen egyenrangú, tengeren inneni változata. Vagy ahogyan azt külföldön tartják: a 3000-es a Capri-sorozat abszolút sarkcsillaga, amelynek a GT és az XLR jelzésű modelljei a sportszerűséget a választékos komforttal is összekötik.

Nos, a Caprinak ez a változata valójában csak látszatra hasonlított elődjéhez, ahhoz a piros lakkozású 1600-as GT tesztkocsihoz, amelyet ugyanebből a garázsból tavalyelőtt nyáron jóval szelídebb temperamentumossággal vezettem ki és amelyet a közel egyhónapos hazai futópróbák négyezer kilométert is meghaladó, változatos igénybevételt kölcsönző útjai során alkalmam volt jól kitapasztalni. (Ezekről a próbákról szóló írásokat az AM 16—17—18-as számában ismertettük „A Mustang európai kiscsikója az Autó-Motornál” címmel.)

Külső megjelenésében csupán a motorháztető középvonalában, a szélvédő-üvegtől a Ford felírással díszített orrhajlatig vezető, pajzs alakú domborítás utalt arra, hogy ez a modell valójában nem ugyanaz, hanem tekintélyesebb rokona az 1600-as GT-változatnak. Közelebbről pedig a karosszéria első sárvédője mögötti oldalfalon is szembetűnt már az aranybetűs diszkrét zománctábla, rajta a 3000 GT és a külön koszorús emblémába foglalt XL felírással. Hát, ezt a kocsit kellett egy november végi napon a bécsi garázsban megkeresnem! A kormánykerék mögötti ülés, a pedálok, a szerelvényfal, a műszerek, az összes többi kezelő és vezérlő berendezések a 3000-es változatnál is a megszokott helyükön voltak. Ezzel az otthonos érzéssel fordítottam el tehát a kormányoszlop jobb oldalán levő kapcsolóban a gyújtáskulcsot. És akkor ebben az erőgépben felébresztett hathengeres motor a diszkrét túráztatásra is jóval energikusabban válaszolt. Az elindulást követően pedig az első sebességi fokozatba kapcsolt váltóállás és az egészen „puhán” emelt fordulatszám ellenére a motor forgatónyomatéka finoman „beleragasztott” az ülés támlájába.

Az 1969-ben kipróbált 1600-as GT a maga 82 DIN lóerős erőforrásával és a százas tempót 12,4 mp alatt elérő gyorsulásával igazán nem volt erőtlen és lomha jármű. Amit azonban a 128 DIN lóerős, háromliteres „forró változat” így, első bemutatkozásra nyújtott: várakozáson felül is jóval több volt. Mindenekelőtt az, hogy mindössze 9,4 mp alatt képes felgyorsulni a nulláról százra. A kocsinak ez a dinamizmusa azonban nemcsak a kuriózuma miatt imponáló, hanem, a gyors tempók mellett, a biztonságos előzések, manőverezések hasznos segítője is.

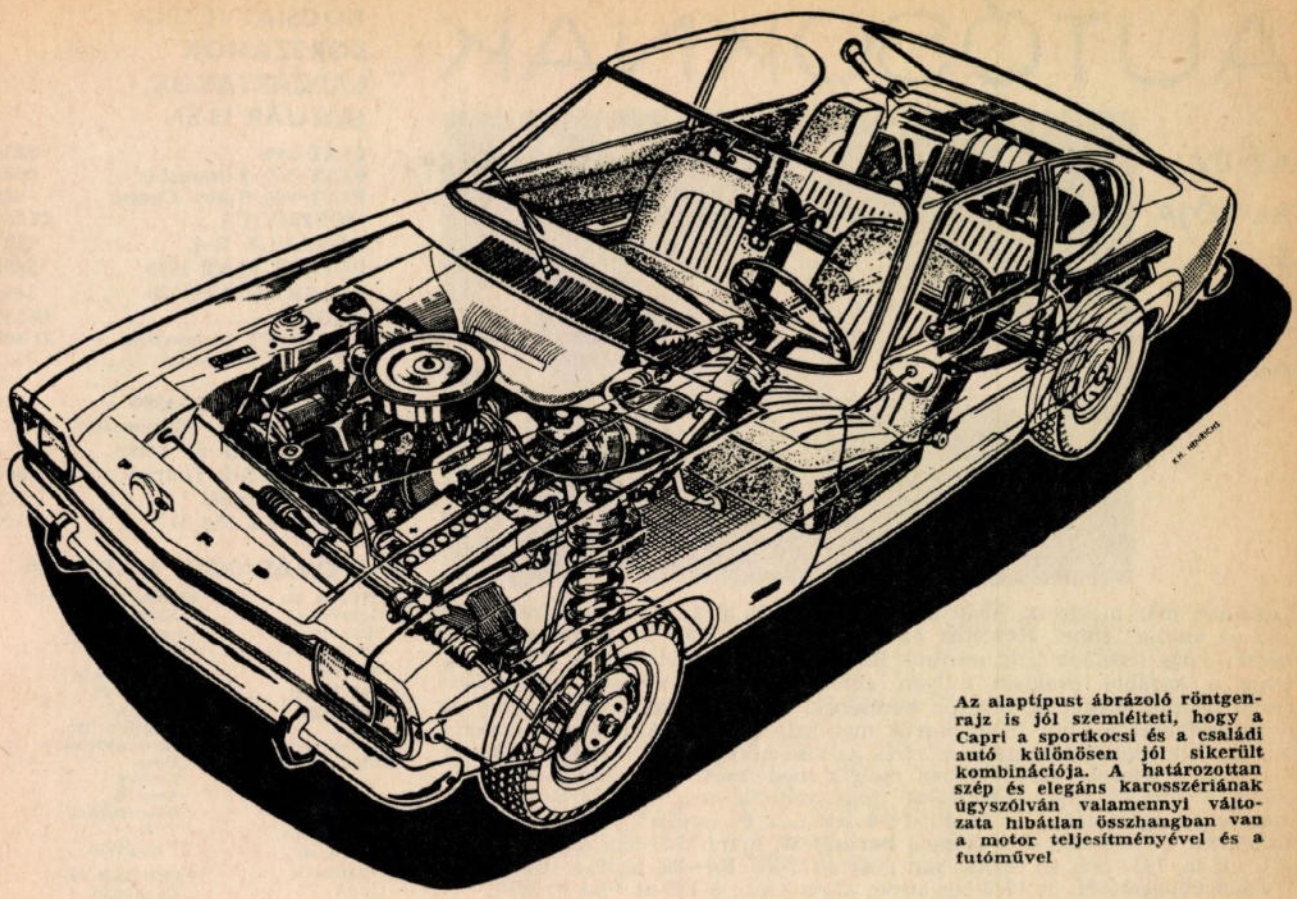
Útban hazafelé, jóval Bécs után, már Schwechat városkát is elhagyva kapcsoltam át először a 183 km/óra maximális tempót lehetővé tevő direkt fokozatba. Azért csak ilyen későn, mert az út, az időjárási és a látási körülmények akkor olyanok voltak, hogy a lóerőket szabadjára engedni nagy-nagy kockázatot jelentett volna. De ha figyelembe vesszük, hogy ezzel a kocsival



Capri 3000 GT	3000 GTL	3000 GTX	3000 GTXL	3000 GTR	3000 GTXLR
Capri 2000 GT	2000 GTL	2000 GTX	2000 GTXL	2000 GTR	2000 GTXLR
Capri 1600 GT	1600 GTL	1600 GTX	1600 GTXL	1600 GTR	1600 GTXLR
Capri 1300 GT	1300 GTL	1300 GTX	1300 GTXL	1300 GTR	1300 GTXLR
Capri 1600	1600 L	1600 K	1600 KL		
Capri 1300	1300 L	1300 K	1300 KL		

Íme, a Ford Caprik igazán gazdag választéka

Az első, ismerkedő kilométerek a 3000-GT Ford Capri volánja mögött a Bécsből hazafelé vezető úton. Hát, nem „polgári” autó: ezt a gázpedál helyzetének árnyalati változtatásával a vezetőülésben — mintha egy szilaj mén nyergében ültem volna — érzékelhettem



Az alaptípust ábrázoló röntgenrajz is jól szemlélteti, hogy a Capri a sportkocsi és a családi autó különösen jól sikerült kombinációja. A határozottan szép és elegáns karosszériának úgyszólván valamennyi változata hibátlan összhangban van a motor teljesítményével és a futóművel

a második sebességgel akár a nyolcvanas tempóig is minden erőlködés nélkül kihúzathatunk, az alacsonyabb fokozatokban elérhető „mérsékelt" tempó is meglehetősen viszonylagos meghatározásnak tűnik. Persze, normális körülmények között semmi szükség sincsen ilyen erőltetett kihúzatásra, hiszen a kocsi motorja és erőátviteli egysége az egészen rugalmas tempóváltoztatást minden sebességi fokozatban úgyszólván szélső határérték nélkül is biztosítja.

Mielőtt azonban tovább mennénk a kocsival gyűjtött igen gazdag tapasztalatok leírásában, nézzük meg azt a táblázatot, amely nagyon szemléletesen tükrözi, hogy valójában nem elég csupán a Capriról írni és beszélni, hiszen az alaptípusnak ez idő szerint nem kevesebb, mint 32 szériaváltozata futja már az országutakat. Ebből is lemérhető, hogy a tavalyi 1600-as GT-vel, valamint a most november—decemberben rendelkezésünkre bocsátott 3000-es GT-vel lebonyolított közel egyhónapos próbautak sokban hasonlítanak, de sokban el is térnek egymástól. És ez érthető is, ha figyelembe vesszük, hogy a Caprinak tulajdonképpen két fő alaptípusa van: a Capri és a Capri GT. Ez utóbbihoz négy motort fejlesztettek ki: az 1300—GT, 1600—GT, 2000—GT és a most szerkesztőségünknél tesztelésen volt legerősebb 3000—GT típusokat.

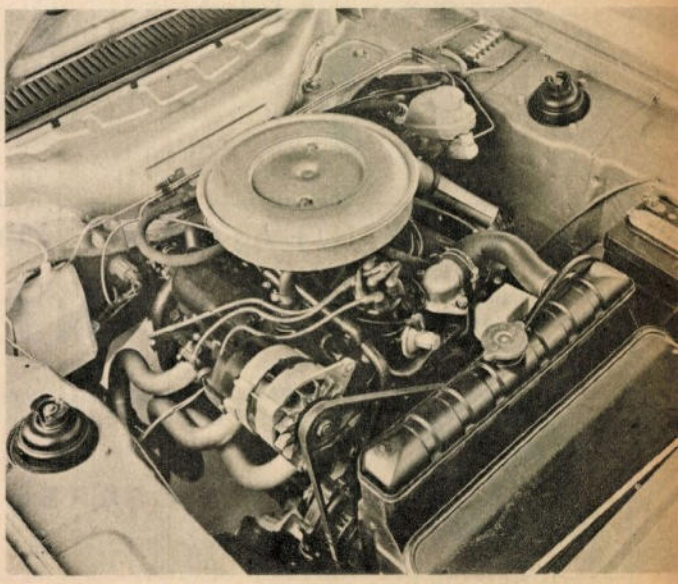
De ezen túl is kifejlesztettek egy olyan szisztémát, amelynek segítségével a Capri bármely változata egyéni kedvtelés, még sportosabb igények szerint tovább is módosítható. A vevő tulajdonképpen hatféle motorral választhatja meg a kívánt kocsit: a Capri 1300-ast 57, az 1600-ast 68, az 1300-as GT-t 72, az 1600-as GT-t 86, a 2000-es GT-t 92, a 3000-es GT-t és a 3000-es E-t pedig 128 DIN lóerővel.

Említést érdemel, hogy az 1300-as típus kivételével valamennyi Capri-modellt árulják automatikával is. Az imponálóan sportos kis botváltókart ebben az esetben az automatika „választófala" helyettesíti. Csak a gázpedált és a féket kell „kezelni". Ahogy az ajánlás szól: az automatika leveszi a kapcsolás „gondját" a vezető válláról. De az igazsághoz tartozik az is, hogy ugyanakkor megfosztja attól az élvezettől, amit ennek a kis bőrmandzsettás sportváltókarnak a különböző sebességi fokozatokba való igazán könnyed átsimogatása jelent...

(Folytatjuk)

Almássy Tibor

Ami igaz, az igaz: ha a Capri igazán sportos, hosszan előrenyúló motorháztetejét felemeljük, a levegős töltelékhelyekkel bélelt motortérben a kocsi erőforrása aránytalanul kicsinek tűnik. De csupán addig, amíg a volán mögé nem ülünk, Mert a speciálisan kifejlesztett és meglepően csendes járású V6-motor a Capri 3000-GT-t 9,8 másodperc alatt álló helyzetből százkilométeres tempóra gyorsítja fel



AUTÓSOKNAK

AZ ÉV AUTÓJA ÉS AZ ÉV AUTÓI



Legutóbb már megírtuk, hogy a francia Citroën gyár GS típusa nyerte el „Az év autója" címet. Közöltük az első hat helyezettet is, de azóta többen kérték, hogy legalább tízig soroljuk fel a zsürizett modelleket, és írjuk meg, hogy a korábbi években milyen autók kerültek az első helyre. Szívesen teszünk eleget az olvasók kérésének, mert valóban érdekes téma az ilyen értékelés. Először tehát nézzük meg azt, hogy az „Auto-Visie" holland szaklap által kezdeményezett zsürizés az első alkalommal — vagyis 1963-ban —, majd a későbbi esztendőkben melyik modellnek ítélte oda a kitüntető címet. A sort az angol **Rover-2000** típus nyitotta meg, és 1964-ben ugyancsak angol gyártmány, az **Austin-1800** lett „Az év autója". A harmadik alkalommal — 1965-ben — a francia **Renault-16**, majd 1966-ban az olasz **Fiat-124**, utána, 1967-ben az NSZK-ban gyártott **NSU Ro—80**, azután 1968-ban a francia **Peugeot-504**, és 1969-ben ismét olasz kocsi, a **128-as Fiat** győzött.

A legutóbbi szavazás szerint így alakult a sorrend: 1. **Citroën GS** (233 pont) — 2. VW K-70 (121) — 3. Citroën SM (105) — 4. Opel Manta (47) — 5. Range Rover (47) — 6. Ford Cortina/Taunus (34) — 7. Triumph Stag (18) — 8. Chevrolet Vega (15) — 9. Alfa-Romeo Montreal (11) — 10. Chrysler 160/180 típusok 8 pont. És még annyit, hogy a díjat február 11-én adják át a Citroën vezérigazgatójának. (Képünkön az 1970-es év autóját, a GS-t látni a legidősebb Citroën-képviselővel, a 73 esztendős René Poitenvinnel.)

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, JANUÁR 15-ÉN

FIAT-500	2255
FIAT-850 Limousine	6689
FIAT-850 Sport Coupé	380
MOSZKVICS	21 256
RENAULT R-4	1127
POLSKI FIAT-1300	5699
POLSKI FIAT-1500	1495
SKODA	19 846
TRABANT Limousine	31 829
TRABANT Kombi	2928
VOLGA	797
VOLKSWAGEN-1300	1816
WARTBURG Limousine	14 282
WARTBURG de Luxe	10 373
WARTBURG Tourist	964
ZAPOROZSEC	722
ZASTAVA 750-M	2106

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

JANUÁR 24.
Debrecen
Miskolc
Nyíregyháza
Szeged

JANUÁR 31.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Miskolc
Nyíregyháza
Szeged
Zalaszentgrót

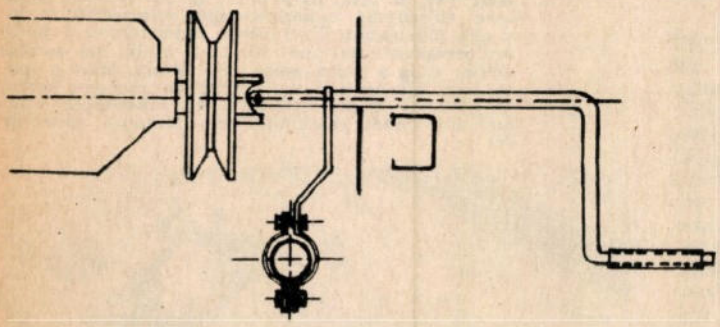
FEBRUÁR 7.
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunhalas
Miskolc
Nyíregyháza
Szeged
Szentes
Székesfehérvár

FEBR. 8., hétfő
Dabas

FEBR. 10., szerda
Szentlőrinc

FEBRUÁR 14.
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém

FEBRUÁR 21.
Csongrád
Debrecen
Dunaújváros
Miskolc
Mohács
Nyíregyháza
Orosháza
Szeged
Szigetvár
Szolnok
Tatabánya



A RÉGI JÓ KURBLI

ilyenkor télen különösen hasznos szerszám, ha nagyon hideg a motorolaj, vagy hibás az indító, gyenge az akkumulátor. De más évszakban is jól jön, amikor például a szelephézagokat, illetve a megszakítást kell beállítani. Sok gyár viszont már nem úgy tervezi a motort, hogy kurblival is lehessen indítani, de más vállalkozók hirdetnek utólag felszerelhető „kurbli-körmöt", és a jelek szerint az ilyen átalakításokra szép számmal akadnak jelentkezők.

Lapunk 1969. évi 8-as példányában is szerepelt a farmotoros Skodákhoz alkalmazható kurbli rajza, és most Jozef Pileczky újból jelentkezett a Csehszlovákiában kapható ilyen szerelvény ábráival, mert a 100-as és 110-es modellekhez is árusítják ott ezeket a tartozékokat. Az érdekelt Skoda-tulajdonosoknak nemigen kell magyarázni a rajzot, és bizonyára nálunk is sokan vennék kocsijukhoz a kurblit, no meg a szíjtárcsa eredeti zárócsavarja helyére a körmös betétet...

TRABANT-TULAJDONOSOK, FIGYELEM!

Most érkezett!
Most hasznosítható!
Most kapható!

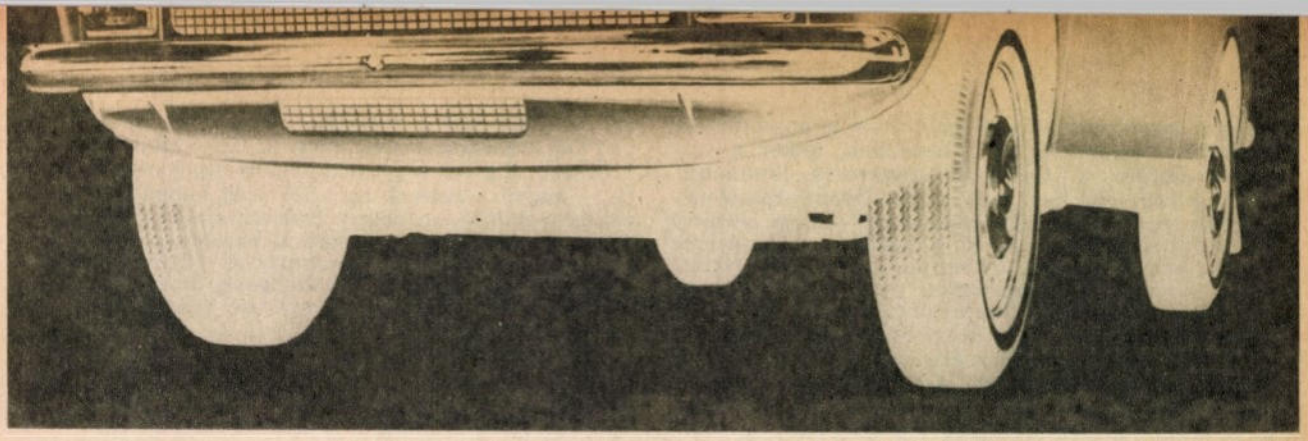
TRABANT FŰTÉSJAVÍTÓ

A TRABANT gépkocsik belső fűtésének fokozására kiváló eredménnyel alkalmazható, mind a három típusba beszerelhető.
Ára: 880 Ft

CSEPEL
NAGYKERESKEDELMI VÁLLALAT

CSAK A CSEPEL MINTATEREMBEN

Bp. VI., Bajcsy-Zsilinszky út 59.



Mikor az Autó-Motor szerkesztősége felkérte vállalatunkat, hogy a lap hasábjain cikksorozatban számoljunk be az olvasóknak, az autósok nagy táborának a „gumihelyzetről", örültünk is, meg nem is. Örültünk, hiszen remek „public relation": ismertetni vállalatunk legfontosabb termékét, a gumiabroncsot, felhívni a figyelmet a használat csínjára-bínjára, bemutatni a piacra kerülő új terméket, a radiálabroncsot, közzétenni, hogy hol is lehet gumiabroncsot vásárolni, milyen gépkocsikhoz milyen méreteket lehet használni, beszélni a gumiabroncs-kérdésről stb. stb.

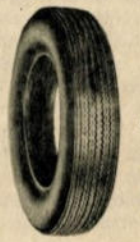
De hát nincsen öröm üröm nélkül, és bizony számunkra, akik e cikksorozat megírásában részt vettünk, megkeserítette az örömet az a tudat, hogy sok-sok autótulajdonos nem az elmondottakra, hanem elsősorban arra kíváncsi, hogy mikor enyhülnek az ellátási nehézségek, mikor szűnik meg a gumiabroncshiány. E súlyos problémával már foglalkoztunk előző cikkeinkben is, de úgy véljük, részletesebben kell szólnunk a jelenlegi helyzetről és a jövő kilátásairól.



gumi



gumi



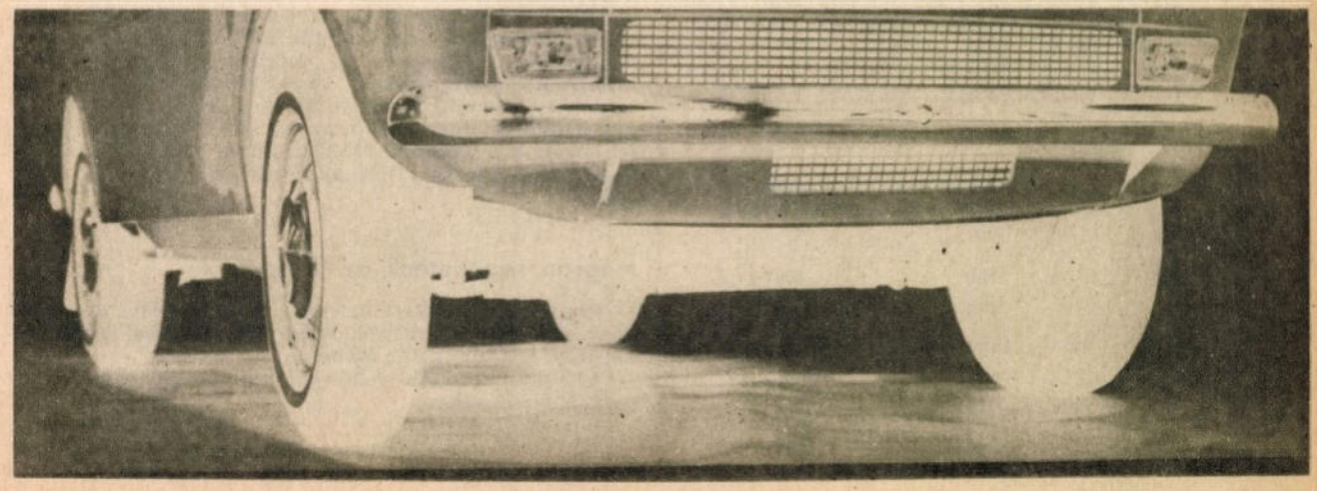
gumi

A népgazdasági tervekben már a III. ötéves terv időszakában jóváhagyást nyertek olyan fejlesztési koncepciók, amelyek megvalósulása a gumiabroncs-szükségletet is jelentősen befolyásolja. Törvényerőre emelkedett a közlekedés fejlesztése, megkezdődött a járműfejlesztési program, növekszik a mezőgazdaság gépesítése. A IV. ötéves tervidőszakban e folyamatok tovább fejlődnek és felgyorsulnak.

Számos alkalommal olvashattuk az Autó-Motor közleményeit, amelyekben örömmel tudatta az autósok és az autóra várók százezres táborával, hogy a személyautó-ellátás jelentős javulására számíthatunk a következő években.

1970-ben az ország személyautó-állománya jóval túllépte a 200 ezret, és az előirányzatok szerint 1975-ben kb. 580 ezer lesz a személyautók száma. A növekedés 290%. Teherszállításunk fejlesztésének szükségessége, járműtermelésünk dinamikus növekedése és mezőgazdaságunk fejlődése tükröződik az alábbi számokban:

	1970. %	1971. %	1972. %	1973. %	1974. %	1975. %
Tehergépjármű	**100**	**114**	**121**	**130**	**139**	**149**
Autóbusz	**100**	**104**	**109**	**114**	**118**	**122**
Traktor, vontató ...	**100**	**111**	**128**	**143**	**158**	**174**
Pótkocsi	**100**	**101**	**109**	**119**	**127**	**137**



A számok növekedése még járművekben is impozáns, de ha gumiabroncs-szükségletről beszélünk, akkor a számok növekedése a fentieket sokszorosan felülmúlja. Gondoljuk meg csak azt, hogy a személyautó-tulajdonosok szinte évenként cserélik pneujaikat — nem beszélve a téli-nyári cserékről —, és ez járművenként kb. évente 4 darabot jelent. A közúti teherszállításban, személyszállításban használt tehergépkocsik, autóbuszok abroncsigénye még nagyobb, hiszen e járművek teljesítménye, igénybevétele meghaladja a személyautókét. A mező- és erdőgazdaságokban a felhasználás körülményei, a talajviszonyok rónak nehéz feladatot a gumiabroncsokra, az elhasználódás mértéke fokozott, a csereidőtartam csökken. A teher- és mezőgazdasági abroncsokból egy járműre átlagban 6 db cseréjét kell évente figyelembe venni.

Nem csak autógumik léteznek

Mindeddig csak a legdöntőbb felhasználási területekről beszéltünk. Nagy szerepe van a gumiabroncsoknak a targoncák működésénél, a betegszállító kórházi kocsiknál, a kis kerti fűnyíró és egyéb gépeknél is, nem beszélve a rokonterületen mozgó kerékpárokról és motorkerékpárokról. Hazánkban minden téren dinamikus a fejlődés, és ez a fejlődés sok helyen kapcsolódik fokozódó gumiabroncsigénnyel.

Az igények felmérése, prognosztizálása ezen a területen nem könnyű feladat, hiszen a körülmények befolyása, a variációs tényezők száma igen nagy. A járművek száma, éves futásteljesítményei alapvetően meghatározzák a szükségelt gumiabroncsok számát, de ezt a számot még olyan tényezők is alakítják, hogy az egyes járművek milyen sebességgel, milyen terheléssel haladnak, milyen az utak állapota, mennyire vigyáznak a gépkocsivezetők az abroncsokra; az életszínvonal fejlődése, az ellátási helyzet stb. mind befolyásolják a várható gumiabroncsigényeket. Ha az említett variációkat még kibővítjük a méretek, a választék kérdésével, könnyű belátni, hogy az igényeket, a jelentkező keresleteket nem könnyű előre megbecsülni.

Az igények felmérése

Az Országos Gumiipari Vállalat évek óta rendszeres felméréseket és számításokat végez a gumiabroncsigények mennyiségi, minőségi és választék meghatározására. Jellemző, hogy a legalább félévenként elvégzett felmérések és számítások eredményei egymást követően folyamatosan növekvő tendenciát mutatnak. E növekvő tendenciában jól kimutatható az éves futásteljesítmények növekedése, a járműgyártás, a személygépkocsik és teherjárművek számának erőteljes fejlődése.

A felmérések során alapul szolgálnak az illetékes országos hatáskörű tervező és felügyeleti szervek (OT, OMFB, KPM Autófelügyelet), külkereskedelmi vállalatok (Mogürt, Merkur, Technoimpex), nagy felhasználók (Volán Tröszt, BKV, MEGÉV, különböző szállítási vállalatok), és járműgyárak (Csepel, Győr, Ikarus, Vörös Csillag) tervei és adatai; matematikai és számítógépes feldolgozással nyert eredmények szerint 1970 és 1975 között az alábbi kereslet várható:

	Személyméretű gumiabroncs %	Teherméretű gumiabroncs %
1970	100	100
1971	110	120
1972	125	138
1973	157	154
1974	188	169
1975	235	181

Fel kell hívnunk a figyelmet arra, hogy fenti számok tartalma egészen más, mint az előző táblázat szerinti számoké. Míg ott a járműállomány fejlődését mutattuk be — vagyis a számok az előző évek állományát is magukba foglalták — addig a gumiabroncs-számok minden évben a forgalomba bekerülő új abroncsokat tartalmazzák. Természetszerűleg az abroncsok elhasználódásának sebessége sokszorosa a járművekének, de éppen ez a körülmény és a járműpark növekedése hatványozottan növeli a keresletet.

Az ellátás lehetőségei

A gumiabroncs-kereslet kielégítése egyrészt hazai gyártásból, másrészt importból történik.

A budapesti Cordatic Gumigyár termelése az elmúlt években jelentős növekedést mutatott, személyautóköpeny-gyártásunk 1965-től 1970-ig 20%-kal, teher- és mezőgazdasági abroncsgyártásunk 30%-kal emelkedett. A gyár városközponti elhelyezése és a budapesti közismert munkaerőproblémák a termelés további jelentős fejlesztését nem teszik lehetővé.

Import-lehetőségeinkre — mind a szocialista, mind a kapitalista országokból — egyaránt elmondható, hogy a közlekedés, a járműállomány, a közúti teherszállítás és a mezőgazdaság gépesítése nemcsak hazánkban, hanem világszerte fejlődik. Éppen ezért a gumiabroncsok iránti kereslet világméretekben rohamosan nő. És ami ezzel együtt jár: emelkednek a világpiaci árak, és csökken a kínálat. Tehát az importlehetőségek sem rózsásak! A baráti országok gumiabroncs-termelésének növekedése legfeljebb saját belső piacaik ellátásához igazodott, és bár szocialista gumiabroncs-importunk az utolsó években fokozódott, ellátási nehézségeink teljes megoldására szocialista relációból nem számíthatunk.

A tőkés országokból történő beszerzéseknek kettős korlátja mutatkozik. Egyrészt — mint már említettük — az abroncskereslet növekedése általános jelenség és ezért a beszerzés, a jobb ellátás egyre fokozódó nehézségekbe ütközik. Ezt a nagyon is gyakorlati problémát előnytelenül befolyásolja az egyre növekvő gumiabroncs-igény devizaterhe. Jellemző, hogy 1969-hez képest — amikor is a teljes gumiabroncs-értékesítésben 70%-ot képviselt a hazai gyártás és 30%-ot az import, már 1971-ben az arány 60—40%-ra változik. És mindez a fent említett termelésnövekedés mellett.

Az olvasót most már nyilván az érdekli, hogy mi a megoldás. Örömmel jelenthetjük, hogy hazai gyártásunk fejlesztése már elhatározást nyert és kezdeti lépésként teherabroncsgyár létesül Nyíregyházán. Országos szerveink azonban már foglalkoznak a további fejlesztés lehetőségeinek vizsgálatával, melynek keretében személy- és teherabroncs-problémáink egyaránt megoldhatók. A legutóbbi országgyűlésen is szóba került a gumiabroncsellátás jövőjének kérdése. Új gyárak azonban nem nőnek ki a földből és addig közös erőfeszítésekkel tudunk csak úrrá lenni ezen a nehéz helyzeten.

Vállalatunk erőfeszítéseinek eredményeit, reméljük, hogy már 1971-ben érzékelni fogják a közlekedés résztvevői: 1970-hez képest kb. 38%-kal fokozzuk az importot és fokozzuk a termelést kb. 10%-kal. De Önök, kedves Olvasók, hivatásos és magángépkocsivezetők és a közlekedés fejlesztésével kapcsolatban álló dolgozók, tervezők, vezetők, Önök is részt tudnak venni a jobb gumiellátásért folytatott harcban. És e felhívásunkat ne tekintsék a feladatok áthárításának, hanem kérésnek; Segítsenek nekünk, álljanak mellénk, harcoljunk közösen!

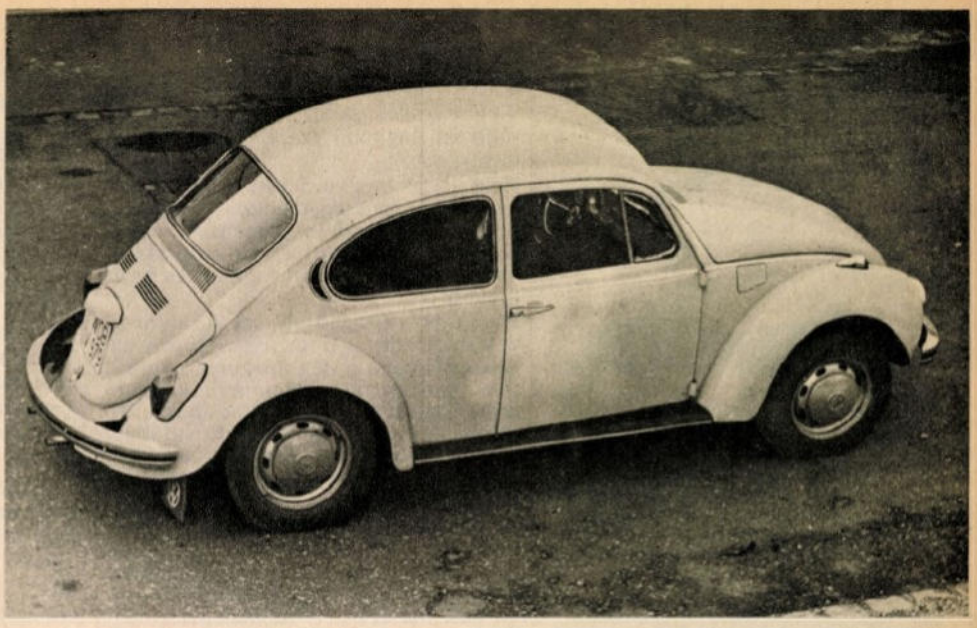
Hogyan segíthetnek az Olvasók

— Segítsenek minket tervező, igényfelmérő munkánk pontosításában és megrendeléseiket, várható igényeiket közöljék velünk kellő időben,

— Ápolják, kezeljék gondosan gumiabroncsaikat, hogy tovább tartsanak!

Dr. Huszti Dénesné
az Országos Gumiipari Vállalat főosztályvezetője

MIT TUD EGY BOGÁR



Erre a kérdésre ma már jóval több mint tízmillió autós adhatna választ. Ha pedig azokat is megkérdezzük, akik mint utasok rendszeresen ülnek a bogarakban, még nagyobb tömeg tapasztalataiból lehetne összeállítani a válaszokat.

Még az is megemlíthető, hogy a Wolfsburgban levő hatalmas gyárközpontból és az ugyancsak jelentős méretű hannoveri, braunschweigi, kasseli, emdeni részlegekből, no meg az NSZK területén kívüli VW-gyárakból, montázsüzemekből kikerülő farmotorosokat a világ 136 országában vásárolják, ismerik, használják, vagyis sokféle klíma alatt a legkülönbözőbb útviszonyok, körülmények között járhatnak azokkal.

Amint azt lapunk múlt évi december 21-én megjelent számában leírtuk, hozzánk a bogárcsalád legújabb tagja, az 1302-es került próbára. Ezt hasonlítgattuk össze a korábbi 1300-as adottságaival, így hát megállapításaink nem korlátozódnak csupán az újdonság, a tavaly ősszel

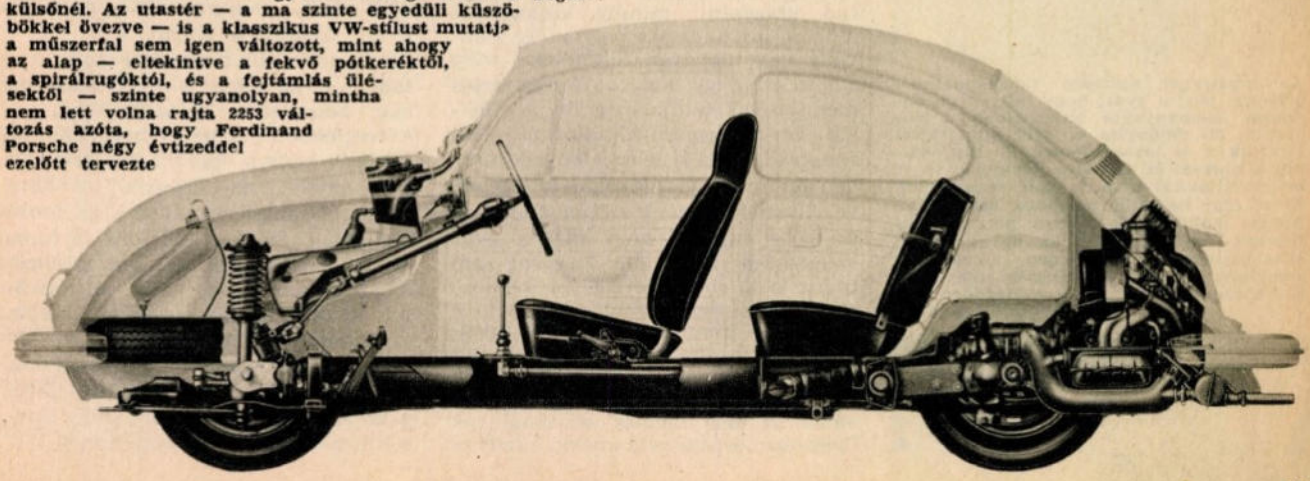


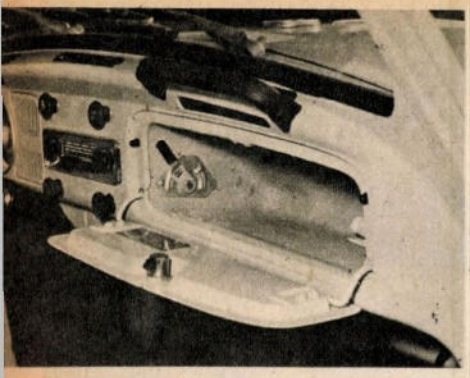
forgalomba hozott modell jellemzésére. Igyekszünk úgy fogalmazni, hogy mondataink valamennyi bogár-koncepcióra érvényesíthető jellemzést adjanak. Azért is, mert nálunk pillanatnyilag alig egy-két embernek lehet 1302-es VW-ja és nem tudunk arról, hogy rövid időn belül jóval több kerülne hozzánk éppen ebből a modellből. A korábbiakból viszont több mint 7 ezer fut már a magyar utakon, az 1200-as pedig most került fel a Merkur új listájára. És jól tudjuk, hogy mint a 136 ország egyikében, nálunk is van VW-kultusz. Vannak VW-legendák is...

Mi most nemcsak próbáltuk a gyár kocsiját, hanem közben érdeklődtünk olyanoktól, akik évek, évtizedek óta járnak ilyen vagy olyan szériából származó bogárral és igyekeztünk tájékozódni a szerviz, a javítás berkeiben is.

Nem éppen ellentmondások nélkül, de azt hamar meg tudtuk állapítani, hogy a VW-tulajdonosok többnyire meg vannak elégedve kocsijaikkal, a

Három jellegzetes kép, amelyek közül az első azt is indokolja, hogy világszerte joggal nevezik bogárnak az ilyen formájú VW-kocsikat. Bizonyítja továbbá, hogy az új 1302-es — a nyújtottabb, magasabb orr ellenére is — igyekezett megmaradni a bogár külsőnél. Az utastér — a ma szinte egyedüli küszöbökkel övezve — is a klasszikus VW-stílust mutatja, a műszerfal sem igen változott, mint ahogy az alap — eltekintve a fekvő pótkeréktől, a spirálrugóktól, és a fejtámlás ülésektől — szinte ugyanolyan, mintha nem lett volna rajta 2253 változás azóta, hogy Ferdinand Porsche négy évtizeddel ezelőtt tervezte

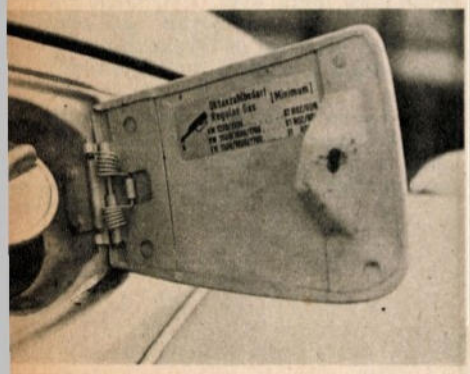




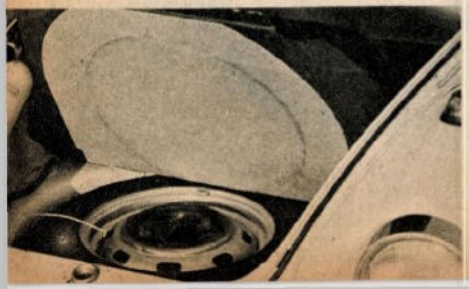
Nagyon praktikusak a szinte puha, rugalmas műanyagból előállított, a műszerfal középső mezőnyébe csoportosított kapcsológombok, az ablaktörlők és ablakmosók, a lámpák, és a szellőzők működtetésére. Az első ülés utasai szívesen kapaszkodnak az eléjük helyezett fogantyúba, és hasonló módon ügyes megoldás a zárható kesztyűtartóban levő kis kar, amely a csomagteret nyitja



A nagyipari munka előnyeit mutatja a szépen kidolgozott belső burkolat, amely az ajtót is műanyaggal borítja. Valóban biztonságot kölcsönöz a süllyesztett — szinte rejtett — kilincs és ugyancsak hasznos a könyöktámasz. Ha viszont elöl ketten ülnek a bogárban, akkor a nem támasztható könyökök bizony gyakran összekoccannak a viszonylag szűk térben



Az utastérből nyitható tanksapkafedél belsején jelzi a gyár, hogy milyen oktánszámú üzemanyagot használjunk a bogárhoz. Mi többnyire az Áfor szuperjével jártuk a 44 lovas motort, de kipróbáltuk a normál és az extra keverékét is. A benzinfajtákkal nem is volt semmi baj, de a régi helyéről máshová rakott 41,5 literes tankot csak hosszú percek alatt lehetett feltölteni. Ezt az ügyetlenséget ellensúlyozta a szellemes ablakmosó, amelynek tartálya a pótkerék túlnyomását használja fel, ha a szélvédőre kell fecskendezni a vizet



bogár megfelel igényeiknek. Velük együtt mi is csak jót mondhatunk a gyártmány átlagos minőségéről, a bogár átlagos megbízhatóságáról, tartósságáról, szinte valamennyi apróbb és nagyobb szerelvényének kivitelezéséről.

Nem egy megkérdezett rögtön úgy kezdte, hogy reggelenként minden kétely nélkül ül be kocsijába, mert az biztosan beindul és ha már jár a motor, akkor azonnal kapcsol és hajt tovább.

Nagyjából elfogadjuk ezt a határozottan pozitív véleményt, bár mi az 1302-est nem a leghidegebb napokban indítgattuk. Mondanunk sem kell, hogy a gyári próbakocsiban erőteljes volt az akkumulátor, valóban azonnal munkára bírta a motort, amelynek szívatója bőven gondoskodott arról, hogy az hidegen is járjon. Az indítás pillanatát követően valóban lehet kapcsolni és már terhelni is a motort, de ennek ellenére még a mínuszos napok előtt éreztük, hogy az első méterek, — az első száz méterek — szakaszában még vonakodva engedelmeskedik. Ezen persze nem kell csodálkozni, mert a legjobb sportolóktól sem kívánják meg, hogy bemelegítés nélkül, azonnal jó teljesítményt nyújtsanak. A VW rendkívül elasztikus, jól szerkesztett, strapabíró motorja sem képes csodákra. Az automata szívatót sem tekintjük varázsszernek, bár azok számára, akik nem szívesen ügyeskednek a hagyományos start-módszerekkel, megnyugtató egy ilyen berendezés. Használata azonban nem segíti elő a benzinszámla csökkentésére való reális törekvést. Ezt egyébként nemcsak a saját tapasztalataink alapján jegyezzük itt meg, hiszen az 1300-as, vagyis az 1285 cm^3-es motorral épített korábbi bogarak gazdái is elég sokat panaszkodnak a túlzottnak nevezhető tényleges fogyasztásra. És azt hisszük, hogy nem csupán az automata szívató miatt iszákosak ezek a motorok...

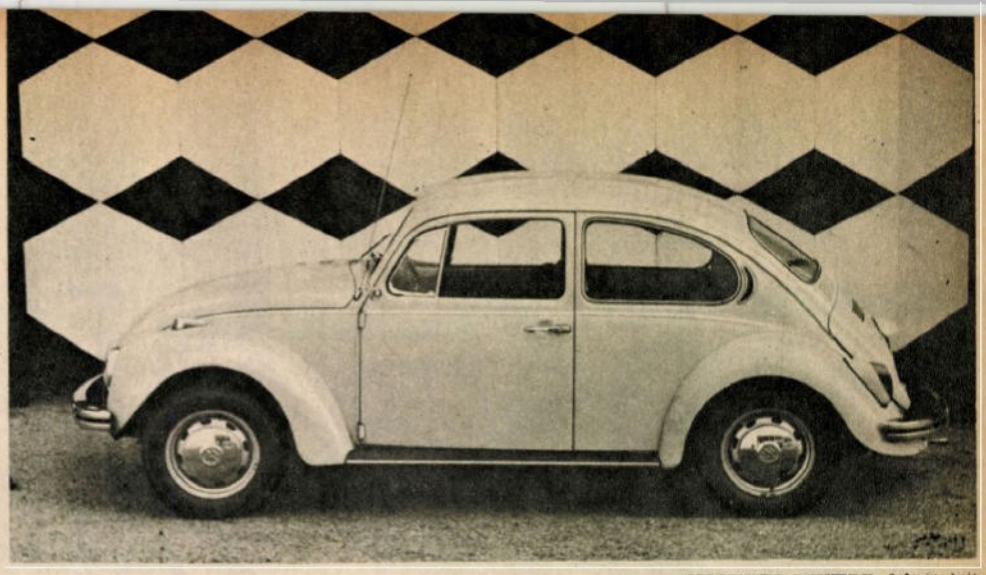
Tudomásul kell venni, hogy a katalógusokban feltüntetett német szabvány (DIN 70 030) szerinti benzinfogyasztás, amely az 1300-asnál 8,5, az új 1302-esnél 9,0 litert ad meg 100 km-re, nem tekinthető gyakorlati normának. Már csak azért sem, mert ki az, aki mindig a bogár megengedett hasznos terhelésének felével, mindig a maximális sebesség $^3/_4$-ével tud utazgatni, mindig szélcsendes időben, abszolút sík pályán. A szabvány ugyanis ilyen feltételeket vesz alapul és az így mutatkozó fogyasztás mennyiségét toldja meg 10 százalékkal. Természetesen hibátlan műszaki állapotot, egyszóval minden tekintetben optimális viszonyokat feltételezve. Ilyenek viszont ritkán adódnak, és az a valóság, hogy még a gyár védnöksége alatt álló kocsival sem tudtunk 12 literes átlag alá kerülni, a mi hétköznapi, szabványos, sőt — állítom — kíméletes vezetéssel megtett útjaink során. Nem állítjuk viszont, hogy a mi autónknál hibátlan volt az eredeti porlasztó. Úgy tudjuk, ennél az első 1302-es szériánál sok ilyen természetű reklamáció akadt és más kollégák, akik más országokban kaptak ebből próbakocsit, hasonló módon tették szóvá a benzinigényt. A városi utakon 11,5—14,1 lit/100 km-re jött ki a számítás és csak az enyhébb tempójú országúti meneteknél mérhettünk 9,5—10,5 között. Az olajfogyasztás viszont — bár a léghűtéses motorok nem a legszerényebbek — ennél a modellnél nem volt lényeges, hiszen 0,3 litert mutatott 1000 km-re. Nyáron ennél több várható, de a mi próbáink a hűtés és az olajkenés szempontjából kedvező évszakban folytak, 1970. október 31. és december 15. között.

Bosszankodtunk azonban a tankolásoknál — tanúnk lehet több Áfor-kút kezelője és a pesti VW-szerviz —, mert valami hiba lehetett a benzintartály elég bonyolult légzőrendszerével. Így azután amilyen gyorsan ürült a tank, olyan nehezen, lassan lehetett feltölteni. Nyilván nem konstrukciós hiba, hanem egyéni pech, de szinte kínos volt minden tankolásunk. Panaszunk lehet még a kétajtós kivitelből adódó kényelmetlenségekre, illetve azok panaszkodtak, akiknek hátra kellett bemászniuk, vagy onnan kitornászni magukat. De ez megint olyan kérdés, amely abba a témakörbe tartozik, ahol azt kell tisztázni, hogy ki, milyen célra vásárolja az autót.

Statisztika nélkül is nyugodtan mondhatjuk, hogy a VW bogár, éppúgy mint a világ annyi más, elég szűkre szabott modellje csak azok számára tekinthető ideális autónak, akik az év nagy részében egyedül vagy kettesben, csomagok nélkül, vagyis legfeljebb kisebb táskákkal utazgatnak. Igaz viszont, hogy a soksok autóval rendelkező országokban rengetegen vannak már ilyenek, és nálunk sem kevés olyan akad, aki nem ragaszkodik a tágas családi kocsihoz. Elsősorban üzembiztonságot várnak autójuktól és nem fokozott kényelmet, és ezért az előnyért szívesen áldoznak felárakat.

Az 1200-asnál, úgy tudjuk, változatlanul szerény maradt a fogyasztás, és az a csomagtérnövelés, amely az új 1302-esnél mutatkozik, nemigen nyom döntően a latban.

Az új, szélesebb nyomtávú mellső futómű — az előző ismertetésünkben már bemutatott spirálrugókkal — kétségtelenül jót tett a bogárnak, de állítjuk, hogy a régebbi torziósrugók, amelyek az 1200-asnál továbbra is megmaradtak, ugyancsak jól funkcionálnak. És jól funkcionál a híres Porsche-rendszerű, teljesen szinkronizált négyfokozatú váltó, jól működik a kuplung, jók a fékek, precíz, kellemes a kormányzás. Parkolásnál azonban kétségtelenül zavaró dolog, hogy sem elöl, sem hátul nem látni a kocsi végpontjait, holott más típusok konstruktőrei ezt igyekeznek biz-



Látszatra rövidnek tűnik, pedig már 408 cm hosszú egy ilyen bogár. Ebbe a méretbe persze beleszámítanak az előre, illetve hátra ívelő ütközők, amelyek itt nemcsak dísznek vannak, hanem valóságos, erős védőpajzsok. Persze csak akkor, ha éppen a megfelelő magasságban jelentkezik támadás akár faltól, fától vagy egy másik járműtől. Az úgynevezett felhágódeszkák — ezek a külső küszöbök — sem az esztétikai hatást akarják előnyösebbé tenni. Elhárítják viszont az út sarát és a latyakos időben nagyon jók. Volt alkalmunk ilyen próbákra is, de különböző talajú körpályákon mértük az 1302-es úttartását, fordulási sugarait és a kicsúszási határokat. A stabilitás ennél a típusnál csak akkor kifogásolható, ha erősebb oldalszelet kapunk a tempósabb menetnél

(HERENDI VIKTOR felvételei)

tosítani. Az 1302-esnél meg különösen felfújták, magasra emelték a orrot. Aki a régebbi, más elejű „Käfer"-ekkel is járt már, először azt hiszi, hogy nem csukta le rendesen a csomagtartót.

Ezt is meg lehet persze szokni, mint ahogy a túl szorosan egymás mellé került pedálokhoz is tud alkalmazkodni a vezető, aki ha eleinte nem is szereti, de később már alig veszi észre a motorházból érkező kemény, máskor pedig sivító hangokat. Ez a sivítás főként akkor tör be az utasokhoz, amikor fűteni is kell, de az újabb VW kocsiknál már jó a fűtés. A szélérzékenység azonban ennél az új típusnál is óvatosságra kényszerített bennünket, pedig nem csúszós úton jártunk, amikor december 4-én viharos erejű szelet jelzett a rádió. Meg is kaptuk a 80—90 km/órás szellőkéseket, és ezek bizony meg-megingatták a két utassal terhelt autót. Ilyenkor nem kell kísérletezni, hogy elérjük-e a különben nemcsak elérhető, hanem szinte technikai veszély nélkül tartható 130—135 km-es csúcssebességet.

Hát ennyit most a bogárról, amely még szóba kerül, hiszen egy még nagyobb bogarat is átadott a gyár próbára.

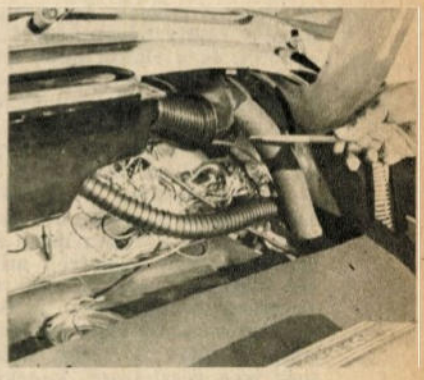
Liener György



Feláras kivitel ugyan, de jó befektetés a gyárilag felszerelhető biztonsági öv, amely alul a két első ülés közé csatolható. Könnyen lehet ki- és bekapcsolni az ajtóoszlopról függesztett hevedert

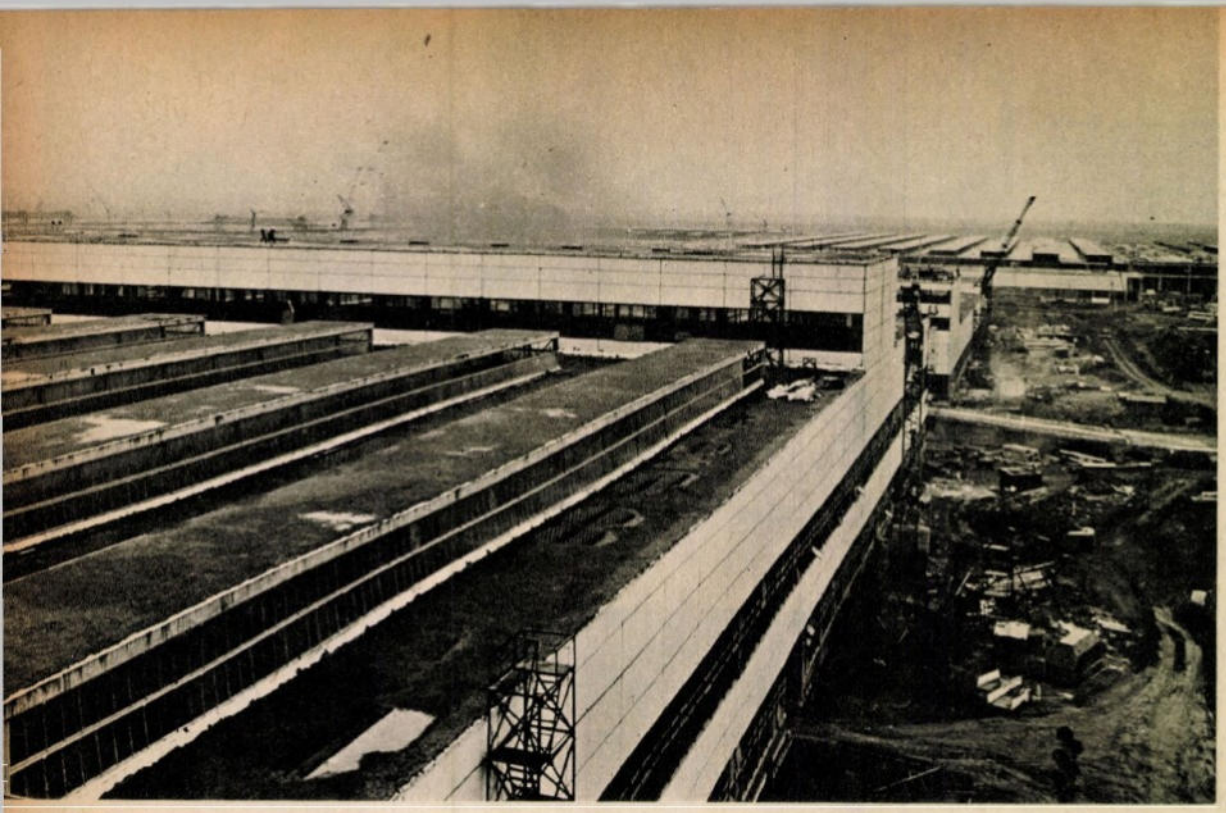


Praktikus, hogy a műszerfal mögötti ijesztően soknak tűnő kábelt, csővezetéket, jelzőórát és lámpát könnyen lehet szerelni a csomagtér felől, ha egyszerűen csak lehajtjuk az ottani burkolatot





Bemutatjuk a „nagy bogarat", a VW 411 L modelljét is, amelyet szerkesztőségünk éppen a legkeményebb téli időkben próbál, bár ismerkedésünk ezzel a kocsival jóval korábbi dátumra vezethető vissza. A 411-es, sok lóerős VW kocsival igazán változatos utakat jártunk már be és reméljük, érdeklik olvasóinkat a közlésre váró tapasztalatok, leírások és összehasonlító adatok



Látogatás

AZ ÚJ SZOVJET AUTÓGYÁRBAN

A „Mogürt Híradó" legutóbbi számában olvastuk Kozma József beszámolóját a Volga-menti autógyárról, és a cikket most mi is közöljük, hiszen oly sokan várnak új híreket a szovjet Fiatról, a VAZ-2101-ről, a Zsiguli néven is mind gyakrabban szóba kerülő kocsiról.
És megjegyezzük azt is, hogy az AM 1968. évi 15-ös számában ugyancsak Kozma József adott — szinte elsőként — tudósítást a magyar olvasóknak az új szovjet autóról. Azóta több cikk jelent meg az AM-ben mind a VAZ-2101 műszaki megoldásairól, adatairól, mind pedig a gyárépítés fázisairól. Így például az 1969. június 21-i számban A. Taraszov, a Szovjetunió autóipari minisztere is írt tájékoztatást az új autóvárosról, majd a múlt év 16-os, illetve 21-es számaiban már igen részletesen, képekkel, rajzokkal színesítve tudtuk bemutatni a VAZ konstrukcióit. Most pedig az APN legújabb fotóiból válogattunk illusztrációt a legfrissebb híradáshoz.

Az elmúlt év vége felé egy ipari delegációval Togliatti városban jártam és alkalmam volt az újonnan épült autógyárat közelebbről is megismerni. Delegációnk nem egészen két hetet töltött ebben a modern autóvárosban és a hatalmas autógyárban. Ez az idő, ha nem is volt elég az új ipartelep teljes megismeréséhez, módot nyújtott az óriási építkezés közelebbi tanulmányozására. Beszámolómban nem is térek vissza azokra az adatokra, amelyek már a sajtóból és más egyéb forrásokból ismertek, inkább igyekszem azokat bővíteni.

Először magáról az építkezésről

A Togliatti-városbeli építkezés a Szovjetunióban a kiemelt beruházások között is az első helyek egyikén áll. Tulajdonképpen három különböző építkezésről van szó. Az első: Togliattinak, mint városnak a felépítése, mivel a régi várost (régi nevén Sztavropol) a kujbisevi víztároló kialakítása miatt vízzel árasztották el. Az új várost 260 ezer lakosra tervezik. Amikor ott jártunk, 150 ezer lakosa volt.
A második: az autógyár építése, amely független ugyan a város építésétől, de azzal részben mégis összefügg, mivel sok városi létesítmény építkezése alá van rendelve az autógyárnak, illetve az autógyár tulajdonát képezi. Ilyenek például a szállodák, az Autóipari Főiskola, az Autóipari Technikum és az iparitanuló-iskolák.
A harmadik építkezés: az autógyári lakótelep, az úgynevezett autóváros. Ezt a lakótelepet az autógyári dolgozók részére építik. Az autóvárost 80 ezer lakosra tervezik, jelenleg mintegy 18 ezer lakosa van. Teljes felépülés után önálló város lesz, saját szállodával, üzlethálózattal és közigazgatási szervekkel.

A futószalagok és a jelenlegi produkció

S most rátérek az autógyár ismertetésére. A gyár Togliattitól 18, az autóvárostól 2 km-re épült. Az üzemépületek, beleértve a kisegítő üzemeket is, készen állnak. Jelenleg a belső berendezések szerelése, a gépek és berendezések üzembe helyezése folyik. A tervezett három szerelőszalag közül egy már teljes egészében készen áll. Egy szerelőszalag, amelynek évi kapacitása 220 ezer gépkocsi, teljesen önálló ciklust képez, saját karosszéria- és alkatrészgyártó üzemmel. Ez azt jelenti, hogy egyidőben — egymástól függetlenül — három különböző jellegű gépkocsi is gyártható.
A gyár főkonstruktőre elmondta, hogy a már működésben levő szerelőszalag üzembe helyezése fokozatosan történt. 1970 februárjában kezdődött meg a karosszéria-alkatrészek gyártása. Március elején beindult a karosszériák összehegesztése és festése. Az első száz gépkocsit áprilisban készítették el. Igaz, hogy ezeknek csak a karosszériája készült Togliattiban, a többi alkatrészeket

az olasz Fiat-cég szállította. Üzemszerűen a szerelőszalag 1970 július elején indult meg, azóta fokozatosan növelve napi termelését, folyamatosan dolgozik. Október 17-én a napi termelés 250 gépkocsi volt, és ezen a napon készült el a 7500-ik gépkocsi.

A gyár vezetői elmondták, hogy csak az első 2000 darabhoz vásároltak olasz alkatrészeket, a többi kocsi már a hazai és a népi demokratikus országok által szállított alkatrészekkel készült.

Jóleső érzés volt végigmenni az 1800 méter hosszú szerelőszalag mellett és látni a magyar MMG, a Bakony és az Elzett gyár gyártmányait, vagyis a Mogürt által exportált alkatrészeket.

A magyar gyártmányú szerelvények

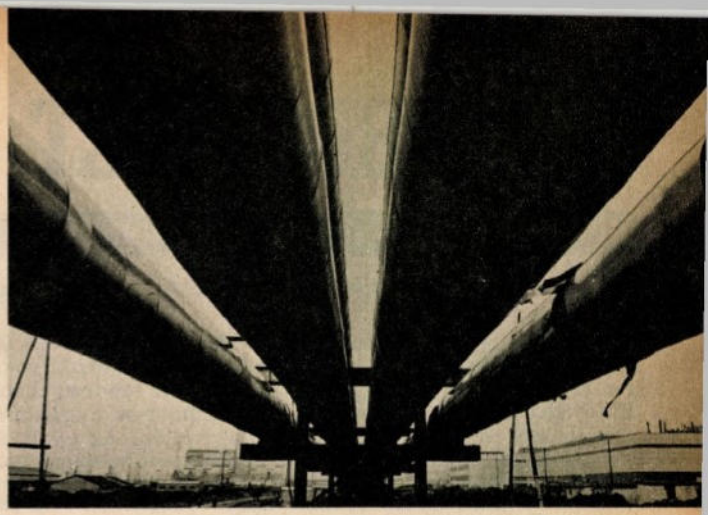
Kérdésünkre a Volgai Autógyár szakemberei elmondták, hogy elégedettek a magyar gyártmányú alkatrészekkel, bár még előfordultak azokkal kisebb-nagyobb hibák.

Kérték, hogy a gyártóművek igyekezzenek minél több technológiai tapasztalatot összegyűjteni, a gyártási és konstrukciós hibákat kiszűrni és 1971-ben már kifogástalan alkatrészeket szállítani, mivel 1971-ben megkezdik az új kocsik exportját, és nem szeretnék, ha éppen azoknak a baráti országoknak a részéről merülne fel reklamáció, akik közvetve ugyan, de részt vesznek a VAZ kocsik gyártásában.

A Volgai Autógyár jó hírnevet kíván szerezni az autós világban, és ezt csak kifogástalan termékkel tudja elérni, melyhez a kompletáló termékeket előállító üzemek segítségét is kérik.

Mikorra várható az első szállítmány

Az új gépkocsik megjelenését igen nagy érdeklődéssel várták a Szovjetunióban is. Az első ötezer Zsigulit Togliattiban, Kujbisevben és környékén hozták forgalomba, mivel máshol a gyár még nem tudott kiépíteni megfelelő szervizhálózatot. Moszkvában az első ilyen kocsik 1970. október 20. körül jelentek meg. Október 22-én már elég sok Volga menti Fiatot lehetett látni Moszkva utcáin, és a moszkvaiak is büszkeséggel szemlélték az új kocsikat, amelyek végleges neve most már biztosan Zsiguli lesz — bár a kezelési könyv borítóján hivatalos típusjelzésként a VAZ-2101 szerepel.





Képek a még épülő, de közben már folyamatosan termelő gyárból. A vezérlőpultnál állók a karosszériaüzemhez tartoznak; erről a helyről irányítható, ellenőrizhető a VAZ kocsik tetőlemezeinek sajtolása

Ellentétben a — főleg a nyugati sajtóban — megjelent híreszteléssel, az eddig kibocsátott kocsikat (néhány száz darab kivételével) magánszemélyek kapták, és a jövőben is elsősorban magánszemélyekhez kerülnek.

A szovjet emberek bíznak abban, hogy a gyár évi 660 ezer darabos gyártása ha nem is szünteti meg a hosszú sorbaállási időt, de azt jelentősen csökkenti. A gyár termelésének legalább a felét exportra szánják. Magyarországra feltehetően 1971 első félévének végéig kerülnek az első kocsik, és a kooperációs szerződés lejártáig, 1975-ig (a kooperáció keretében) összesen mintegy 60 ezer Zsiguli érkezik.

Az biztos, hogy nálunk is nagyon sokan számolgatják a hónapokat, várva a szovjet Fiatra.



MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

KLUBVEZETŐK TANÁCSKOZÁSA

Január 23—24-én kétnapos tanácskozásra gyűlnek össze Budapesten a megyei motoros bizottságok, a nagyobb klubok és szakosztályok vezetői, képviselői. Az MTSZ Országos Motoros Bizottságának rendezésében a Római-parton, a Lidó Sportszállóban, a szervezett túramotoros mozgalom időszerű feladatai szerepelnek majd az értekezlet napirendjén. Az OMB vezetősége a klubok képviselőivel együtt értékeli az elmúlt évek szervező munkáját, s meghatározzák a turisztikai, műszaki, oktatási és propagandabizottságok ez évi feladatait. A klubvezetők tanácskozására meghívást kaptak a Belügyminisztérium, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Közúti Balesetelhárítási Tanács képviselői is.

FIM Rallye – HOLLANDIA

A Nemzetközi Motorsport Szövetség 1971. évi Rallye-jét Hollandiában, Mittelburgban rendezik meg június 29—30. és július 1-én. A motoros klubok érdeklődése alapján az MTSZ Országos Motoros Bizottsága előkészítést folytat túrák szervezésére, amelyek célpontja a nemzetközi rallye lesz. Ennek részleteit legközelebbi számunkban ismertetjük.

OLASZORSZÁGI TÚRA – FICC RALLYE

Idén a Nemzetközi Kemping Szövetség találkozójára Olaszországban, annak is legdélibb csücskénél, Otrantóban kerül sor. Az MTSZ Országos Motoros Bizottsága az előző évekhez hasonlóan közös túrát vezet a Rallye színhelyére. Ennek során a résztvevők megismerhetik Olaszország leghíresebb városait és látnivalóit. A túrára július 25. és augusztus 15. között kerül sor.

„ZÁRSZÁMADÁS" ROBOGÓÉKNÁL

Az új év első heteiben a motoros klubokban országszerte összegezik az elmúlt esztendő eredményeit s ugyanakkor készülnek már az idei tervek is. Erről beszélgettünk a Budai Pedagógus Sportkör Robogóklubjának vezetőivel.

— Tavaly ünnepeltük klubalapításunk ötödik évfordulóját, s jubileumi programjainkat is ennek jegyében állítottuk össze. Kezdjük a külföldi túrákkal. Kéthetes kirándulást tettünk Jugoszláviába, felejthetetlenül szép tájakon jártunk, s ami külön öröm: a sok ezer kilométeres úton még gumidefektet sem kellett javítanunk. Csehszlovákiába vezetett a másik túra, amely a Tatranosoknak szerzett nem kis örömet, mivel előzetes megállapodásunk értelmében a gyári szerviz gondozta ott gépeiket. A gyár szakemberei szervizkönyvet ajándékoztak klubunknak, s az egyetlen Cezetás is megkapta járműve szerelési „bibliáját". Egyik klubtagunk, ajánlólevelünkkel, az NDK-beli MZ-gyárban tett látogatást.

— Hazai kirándulások?

— Veszprém, Győr, Eger, Szeged, Sümeg, Szigliget, sorolhatnánk még hosszan, merre is jártak a robogósok karavánjai. Inkább egy összegező számot mondunk: tavaly őszig, a külföldi túrákkal együtt, klubunk tagjai több mint 17 ezer kilométert motoroztak. A túrák útvonala nemegyszer vezetett sportkörünk vértesi turistaházába, régi törzshelyünkre. Sajnos, a Vértesi Állami Erdőgazdaság az úgynevezett Terv-utat lezárta, így a mindszentpusztai és szentgyörgyvári turistaházakat nem vehettük igénybe, csak a kőhányáspusztai szállót.

— Klubprogramok, idei tervek?

— Sokáig gondot okozott a helyiséghiány, emiatt például tervezett filmelőadásaink is elmaradtak. Most már azonban műhelyünk is van, amely a XII., Goldmark Károly utca 32. szám alatt, hétfői napokon, 18—19 óra között áll klubtagjaink rendelkezésére. A műhelyben január 1-től, díjtalan szolgáltatásként, műszerrel többek közt gyujtásbeállítást, savszintellenőrzést végzünk, s motorosaink kedvükre barkácsolhatnak. Beszereztünk műszaki rajzokat, s a tervek szerint lesz akkumulátor-utántöltőnk, polírozó-, köszörű- és fúrógépünk is. A klub vásárolt egy utánfutót, van egy Rigánk is, amelyet túrára kölcsönzünk, ha valakinek elromlana a saját gépe. Előfizetjük az Autó-Motort, a Turistát, az Ezermestert, valamint a hazánkban megjelenő, s a baráti országokról ismeretterjesztő cikkeket közlő folyóiratokat, az NDK-t, a Mai Bulgáriát, a Szovjetuniót. Klubtagjaink műszaki és Kresz-könyveket is kölcsönözhetnek. Az idén, új kedvezményként, a Pedagógus Szakszervezet Tímár utcai csónakháza is rendelkezésünkre áll, lehet, hogy itt tartjuk majd az előadásokat és időnként táncesteket is. Az ez évi hazai és külföldi túrák célpontjait még nem határoztuk meg, most készítjük a terveket. Annyi bizonyos, az Országos Motoros Bizottság valamennyi rendezvényén részt veszünk. Reméljük, hogy mind nagyobb taglétszámmal, bízunk abban, hogy turisztikai, műszaki programjaink, szolgáltatásaink egyre több érdeklődő motorost vonzanak majd a Robogóklubba.

KLUBNAPTÁR

PESTI TÚRAMOTOROS KLUB

Január 27-én: Fórum a szerviz-szolgáltatásról. Vendégünk: a Ramovill Ktsz képviselője.

Február 3-án: Kerekasztal a motorbehozatalról, az alkatrészellátásról és a vevőszolgálatról. Vendégünk: a Csepel Nagykereskedelmi Vállalat képviselője.

Február 10-én: A „Kamerával külföldi tájakon" című sorozat első előadása. Filmvetítés Csehszlovákiáról.

A klubestek 18 órakor kezdődnek, a PTK V., Rosenberg hp. utca 1. alatti helyiségében.



Műanyag

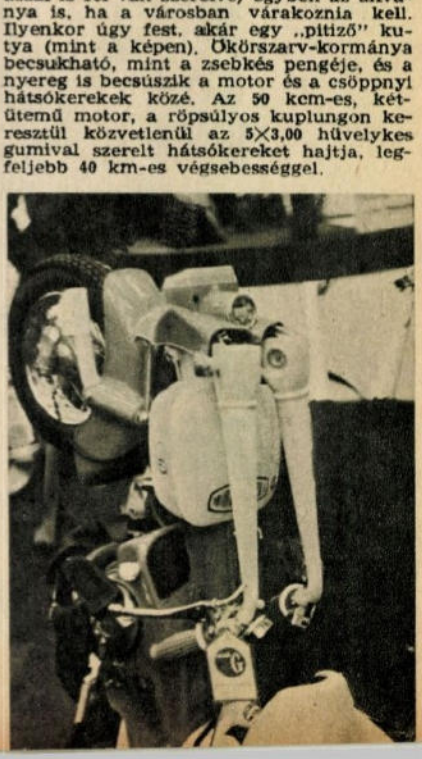
Évről évre mind több műanyag kerül a motorkerékpárra — sőt a motorba is —, és ezzel nemcsak minőségi (súlycsökkentő), hanem esztétikai javulás is tapasztalható. Ma már tudott dolog, hogy a műanyag egyes felszerelési cikkeknél vagy elemeknél kedvezőbb tulajdonságokat mutat, mint a hagyományos fémanyagok.

Az angol műanyagipar, többek között — a fényképen is látható — gyöngyfényű, tükrös felületű, több színű benzin- és olajtartályokat, sárvédőket gyárt a szigetország motorkerékpár-iparának.

Ismeretes, hogy a Csepeli Motorkerékpárgyárban is alkalmaznak már műanyagot.

„Mentőcsónak"

Lassan nálunk is időszerű lesz az ilyen boríték módjára összehajtogatható törpemopednek a használata. Főleg az olaszok foglalkoznak ezeknek a „mentőcsónakok"-nak gyártásával. Előnyük közismert: kicsiny helyen tárolható, csekély önsúlya miatt még a gyengébb nem is könnyen emelheti ki-be a kocsi csomagtartójából. Összecsukott állapotban mintegy 100—110 cm a teljes hossza, és súlya 30 kiló körül mozog. Csomagtartója (mert azzal is fel van szerelve) egyben az állványa is, ha a városban várakoznia kell. Ilyenkor úgy fest, akár egy „pitiző" kutya (mint a képen). Ökörszarv-kormánya becsukható, mint a zsebkés pengéje, és a nyereg is becsúszik a motor és a csöppnyi hátsókerekek közé. Az 50 kcm-es, kétütemű motor, a röpsúlyos kuplungon keresztül közvetlenül az 5×3,00 hüvelykes gumival szerelt hátsókereket hajtja, legfeljebb 40 km-es végsebességgel.



DOLMÁNY és PALÁST

Amikor a századfordulón Johann Puch elkezdte a nevét viselő motorbicikliket csinálni, még nem tudhatta, hogy acélcsikóinak köszönheti majd nevének népszerűségét. A két világháború között készült 175-ös, és az ugyancsak frikciós sebességváltós 220-as igazi népmotorrá vált. A motorok világában a Puch képviseli a népies dolmányt.

A kiváltságosok motorja a külsőleg arisztokratikusabb, teljesítményében izmosabb BMW, amelynek birtoklása bizonyos „rangot" jelent. Még koronás fők udvarában is ott toporzékol egy-egy ilyen jellegzetesen boxer motor a Rolls Royce-ok szomszédságában. A filmhíradók kockáiról tudjuk, hogy a legtöbb országban BMW-s eszkort kíséri a magas vendégek kocsijait. De hiszen a BMW-t nem kell bemutatni az AM olvasóinak.

Nos, ennyi bevezetés után joggal lehet kíváncsi az olvasó, miként került a csizma az asztalra, avagy miért említjük együtt ezt a két, egymástól elütő márkát.

Azért, mert ez a két gyár — különösebb gazdasági együttműködés nélkül — közösen épített egy motorkerékpárt.

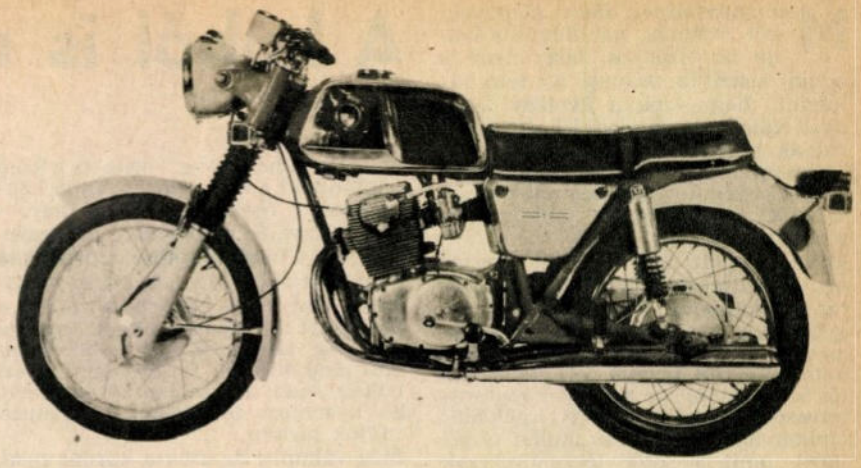
Ez bizony alapos meglepetés. De még ezen belül is akad csodálkozni való. A motorblokkot nem a BMW konstruálta és csinálta, miként ezt mindenki hiheti, hanem a kétüteműiről híres-nevezetes grazi Puch gyár készítette. A BMW csak villát, rugóstagokat és egyéb szerkezeti elemeket adott a közös produkcióhoz.

A tervek szerint — egyelőre — 250-es és 350-es kéthengeres, négyütemű (ohc) modellről van szó. A müncheniek jól ismerik a Puch-munka minőségét, az osztrák cég nagy gyártási tapasztalatait, és az sincs kizárva, hogy a kisebb típusokban is közösködésre kerülhet sor. A további együttműködés a kereskedelmi és szervizhálózatban is kialakulhat. De ez még távoli zene.

Most az a helyzet, hogy Grazban elkészült a két modell prototípusa, amelyek műszaki mutatói igen előnyösek. A régi motorosok jól tudják, hogy a Puchék régebben gyártottak többhengeres nagy motorokat, de nemcsak kétütemű, hanem négyütemű kivitelben is. Ezek a tények is erősíthetik az új modellekbe vetett reményt.

A prototípusok szakítópróbája folyik, és a beérkező eredmények összesítése után kerülhet sor a modellek véglegesítésére. A tervek szerint a sorozatgyártás csak két év múlva indulhat meg, ha teljesen „beérik a termés", akkor évi 25 000 darab BMW—Puch motorkerékpár készül majd Grazban.

R. Gy.



Motoros szemet gyönyörködtető képet fest a BMW-Puch prototípusa, amelyen maga a motor és a váz a graziakat dicséri, míg a teleszkóp, a lengővilla és a mellső agy a müncheni gyárból származik. — (Alul.) A két könnyűfém henger között fut az a lánc, amelyik a hengerfejekben rejtőző vezérmütengelyt hajtja. Minden hengernek saját porlasztója van. A megszakító a vezérmütengely végén helyezkedik el. A berúgó- és a sebességváltó-pedál egy tengelyen ül

MŰSZAKI ADATOK

	M-250	M-350
Hengerszám	2	2
Szelepvezérlés	ohc	ohc
Furat—löket	55×52 mm	65×52 mm
Hengerűrtartalom	249 kcm	345 kcm
Sűrítési arány	9,5:1	
Teljesítmény (DIN)	26 LE	32 LE
Fordulatszám	9000/perc	
Legnagyobb forg. nyomaték	2,2 mkg/7900	2,8 mkg/7500

Erőátvitel:

ferde fogazású fogaskerék, lamellás kuplung olajfürdőben, lábkapcsolásos sebességváltó, lánccal hajtott hátsókerék

Váz és futómű:

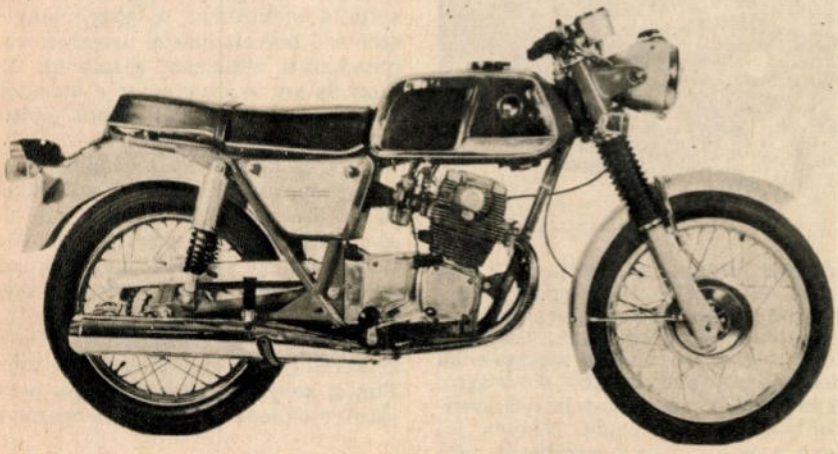
dupla bölcsőváz, elöl teleszkópvilla 214 mm-es rugóúttal, hátul lengővilla, rugóút 115 mm, telefékek, elöl duplex, gumiméret elöl 3,00×19, hátul 3,50×18".

Méretek és súly:

keréktáv 1340 mm, hasmagasság 160 mm, ülésmagasság 790 mm, önsúly menetkészen 160 kg.

Menetteljesítmény:

Legnagyobb sebesség ülve 140 km/óra az M-250 típusnál, fekve 150 km/óra az M-350 típusnál.



A hóból is megárt a sok

Mennyien ülnek most kényszerből motorra, azt nem tudjuk, de az bizonyos, hogy nem is olyan csekély a számuk. Az sem valószínű, hogy ezek a kemény legények valamennyien kezdők és rászorulnak e cikk baráti tanácsaira, de biztosan akadnak kezdők, elsőévesek, akiknek még nincsen elég téli tapasztalatuk. Nos, ezeknek címezzük e sorokat.

Mindenekelőtt egy tévhitet szeretnénk eloszlatni: a téli üzemre beállított kétkerekű legalább olyan jól gyűri le a telet, akárcsak az autó, — ha nem jobban. Ahol a nagy és erős autó nem tud tovább feljutni a lejtős sikos úton, ott az ügyes motoros felvezeti csikóját. Vagy például: amikor az autó elkezd „külön úton" járni, amit a sofőr többnyire csak nagy üggyel-bajjal képes parírozni, a motoros egyrészt előbb érzi meg járműve „idegességét", és ezért időben tud beleavatkozni az „útvonaleltérítésbe", másrészt ez a beavatkozása általában hatásosabb szokott lenni, mint a gépkocsivezető ilyen irányú tevékenysége. (Ez persze nem annyira a motoros valamiféle felsőbbrendűségének az eredménye, hanem sokkal inkább a kétféle jármű közötti nagy súlykülönbséggel és kormányozhatósági eltéréssel magyarázható. Ezen kívül természetesen szerepet kapnak a gépjárművek vezetői is, akik bemutathatják ügyességüket, illetve reakcióképességüket.)

Ennyi bevezetés után lássunk munkához. Legyen alapszabály: merev, görcsös üléssel, kormányfogással és hóban húzott lábakkal nem jutunk messzire. Miért? Mert a keményen markolt kormány nem tudja figyelmeztető jelzéseit leadni, és így azt nem is kaphatja meg időben a motoros. Aki csak a nyeregnél akar kapcsolatban lenni a motorjával, az nem ér célba. (Mint ismeretes, a motorkerékpárt nem is annyira kormányozzuk, hanem döntéssel, testsúlyáthelyezéssel — nyomással — irányítjuk, ehhez pedig legalább három ponton kell a motorral tartani a kapcsolatot: 1. Nyereg — 2. Kormány — 3. Lábtartó. És az sem baj, ha negyedikként a térdünk közé szorítjuk a benzintartályt.) Az motorozik hibátlanul, aki csak könnyedén fogja a kormányt és csupán akkor ragadja azt meg, amikor a mellső kerék oldalt akar kitörni. De szerencsére ezt ritkán teszi, különösen akkor nem, ha a motort függőleges helyzetben tudjuk tartani.

Még valamit: ne csak a kormánnyal, hanem a gázzal, a kuplunggal és a fékekkel is bánjunk csínján. Igen, jól olvasta; mindkét féket tessék kíméletesen használni. Tulajdonképpen Ön akkor motorozik biztonságosan, ha a fékezéstől eltekint.

Már a bevezetőben említettük a motor téli-üzemesítésének (de csúf szó) fontosságát. Csak a kellően előkészített motorral szemben támaszthatunk speciális követelményeket. Az csak természetes, hogy e különleges útviszonyoknál a kerekek nyomban-futása elsőrendű kívánság, valamint az is, hogy a gumiköpenyek futófelületének mintázata ép, vastag és éles legyen (az éleknek szinte harapniuk kell a havat). Az úgynevezett sportsárvédők, amelyek szinte ráfekszenek a gumikra, ilyenkor hasznavehetetlenek. Minél távolabb van a gumitól a sárvédő, annál könnyebben forog el a kerék.

A kiverődött kormánycsészék és kerékagyak, a kikopott teleszkópok és lengővillák, továbbá a „bekapó" fékek fokozott mértékben növelik a motoros izzasztó munkáját, aki közben keservesen birkózik a havas úttal.

Ezeken kívül a motor is adhat bosszankodásra okot, ha gyújtása és porlasztója nincsen jól beállítva. A téli üzem feltétlenül új gyertyát kíván. Ne kelljen hangsúlyoznunk a megszakító-hézag ellenőrzésének (0,4 mm) fontosságát, valamint a megszakítók felületének párhuzamos simaságát. A kiverődött porlasztó-tolattyú ilyenkor bosszulja meg magát. Nagyon jól teszi a motoros, ha hosszabb út előtt kitisztítja a benzincsap víz-zsákját; biztosan talál ott némi vizet, amely befagyott állapotában elzárhatja, vagy legalábbis csökkentheti a benzin átfolyásának útját.

És most szóljunk a motoros öltözékéről. E témáról elbeszélgettünk „gyakorló" téli motorosokkal, akiknek tapasztalatait itt adjuk közre (és ezek bizonyos mértékben eltérnek az eddigi gyakorlatunktól).

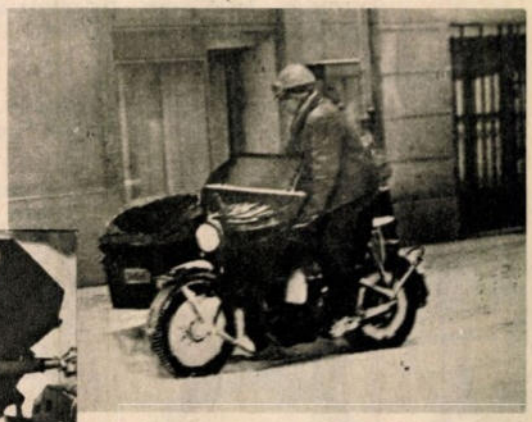
A meleg holmi a testre kerül, éspedig rétegesen, de ez a gyapjú holmi ne legyen sok, mert akkor korlátozza az ember mozgását. Felülre egy könnyű, de szél- és vízálló, hosszú, bő köpeny kerül, amely nemcsak a gombolásnál, hanem a nyakkivágásnál és a csuklónál is jól zárható. Azért legyen bő és hosszú, hogy fedje a térdeket, és még jusson a combok és a benzintartály közé is. Az csak természetes, hogy elöl becsatolható öve legyen (ellenkező esetben felfúvódik, mint egy léggömb, amelyben bőven jut hely a testünk lehűtéséről gondoskodó hideg levegőnek). A karmantyús kesztyű azért nem jó, mert az, mint egy tölcsér, felfogja a karokról lefolyó vizet és bevezeti azt a kézfejre. A kesztyűről az a vélemény, hogy az ne legyen vastag, mert az zavarja az ujjak szabad mozgását (ezen vitatkozhatnánk). A jó gyapjúsál legalább olyan fontos, mint a bukósisak. És, ha már erről esett szó, úgy találják barátaink, hogy a sisak alá jól jön egy vékonyabb anyagú gyapjúsapka — fülre húzva. Figyelem! Ez a szerelés ne szoruljon, mert ennek fejfájás lehet a következménye.

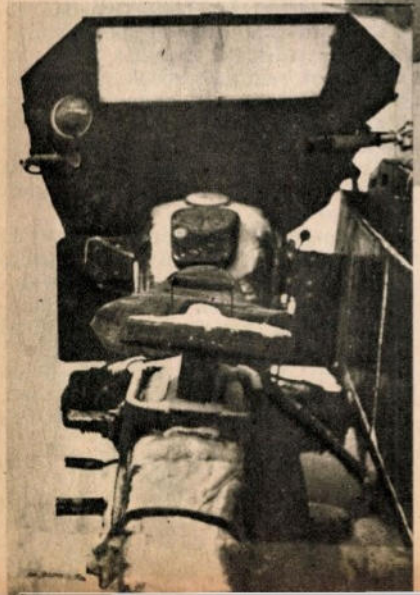
És mindez mit sem ér, ha a motort nem egészítjük ki teljes méretű lábvédőkkel, amelyek alul a lábtartóig érnek. (Ennek lehetne szerves része a nyáron oly jól mutató bukásvédő cső.) Továbbá szereljünk a kormány elé — teljes szélességben — védőlemezt, amely elsősorban a motoros kezét védi a hidegtől és a még kellemetlenebb nedvességtől. A szélvédőről az a vélemény alakult ki, hogy az a szeles országúton nagyon befolyásolja a stabilitást. A hagyományos szélvédő helyett másfél araszny, beperemezett alulemezt ajánlanak. És hogy az arc se szenvedjen a hidegtől, motorosaink a bukósisakhoz erősített plexit ajánlanak.

Most még nézzük meg a lámpa izzóját, és ha az már barnul, gondolkodás nélkül cseréljük ki egy újjal, hiszen ezekben a hónapokban minden luxnyi fényre szükség van. (Apropó, milyen állapotban van a jármű akkumulátora?)

Aki csak rövid távon használja a kétkerekűjét, az okosan teszi, ha némi Fimolt kever az üzemanyaghoz, hogy ezzel csökkentse a korrózióveszélyt.

— ergyé —





A már sok telet megélt BMW, súlyos oldalkocsijával — eddig — eredményesen győzködte a pesti hótengert. Vezetője sem mai csirke, biztos kézzel irányítja járművét a csillogó „hullámokon". A plexibetétes szélvédő végig takarja a kormányt, és a felső pereme szemmagasságig ér. A lábvédő egészíti ki a téli „karosszériát"



Mofa Csehszlovákiából

A hagyományokban gazdag csehszlovák motorkerékpáripar ez alkalommal kissé elkésett. Most, amikor ismét keresett cikk lett a világ kereskedelmi piacán a motorkerékpár — mind a maxi, mind a mini típusban —, a nagy műszaki múlttal rendelkező baráti szomszédaink, stílszerűen szólva, egy kerékhosszal, pontosabban egy mofa-kerékhosszal maradtak el.

Tavaly ősszel, a XII. Brnói Nemzetközi Gépkiállításon mutatkozott be a szemre tetszetős mofa, a Babetta, amely a maga népes géposztályában bizonyára megállja majd a helyét.

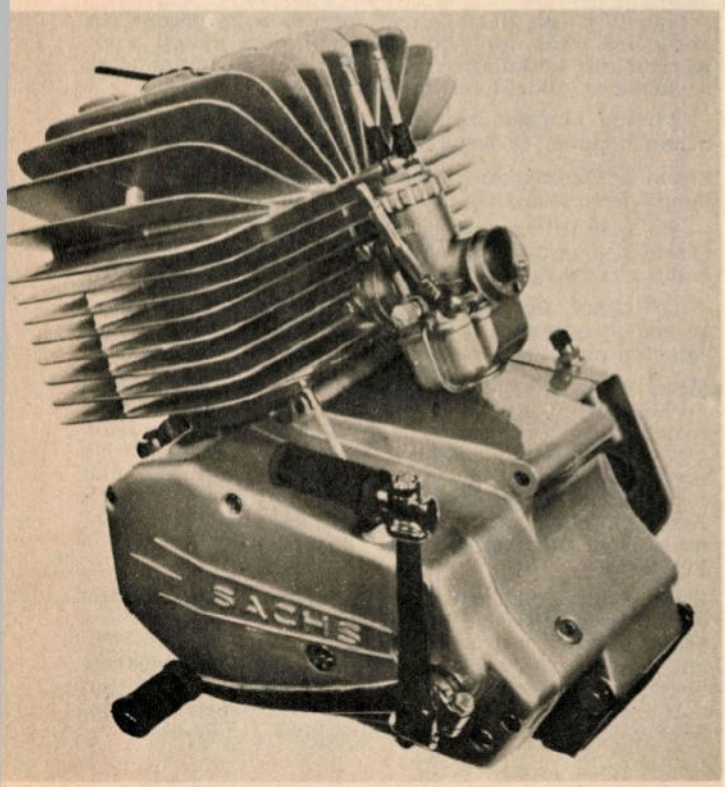
Annyi azonban máris bizonyos: nem lesz könnyű dolga a Babettának, mert a mofákban ma már világszerte óriási a kínálat, és éppen ezért valami többletet kell adnia, hogy talajt tudjon fogni. Igaz: a Jawa és a CZ gyártmányokról jó véleményük van a világ motorosainak, és ez kezdeti lendületet adhat az újszülött csehszlovák mofának.

A léghűtéses, fekvőhengeres, 50 kcm-es, sebességváltó nélküli motor 1,8 lóerejét egy önműködő, röpsúlyos kuplung továbbítja a rugózatlan hátsó kerékhez. A gyújtószikráról egy megszakítás nélküli félvezetős elektromos berendezés gondoskodik. A sajtolt lemezváz, amelynek mellső tagja a benzintartályt is magába foglalja, az esetleg szoknyát viselő nőknek is lehetővé teszi az utazást. Noha a Babettát kifejezetten városi közlekedésre tervezték, 40 km-es végsebessége és teleszkópvillája még hosszabb útra is alkalmassá teszi.



Rugózott mellső kerék, korszerű világítótestek — elöl-hátul — nagy csomagtartó jellemzi a Babettát. Persze könnyen mosolyognak a lányok — mi is azt tennénk, ha lenne Babettánk, miként nekik van

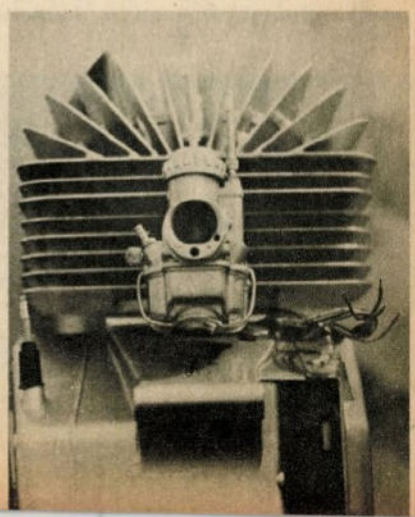
Sorozatgyártásban 120 LE/liter



Kezdetben bicikli-kerékagyat, vagyis „kontraféket" gyártott a **Fichtel & Sachs.** Erről a cikkről lett nevezetes. Ma már csak afféle melléktermék a többfokozatú, sebességváltós kerékagy. A keresett fő cikk a Sachs néven ismert kétütemű motorblokk lett, elsősorban motorkerékpárok részére. Az F & S gyárban a mofa-motortól a 125 kcm-es motorig gazdag a választék. Közös jellemzőjük az 1:25 arányú keverék-tüzelőanyag, a léghűtés, a Bosch lendkerékgyújtás, és az aluhenger, részben krómozott furattal, részben behúzott öntött hüvellyel.

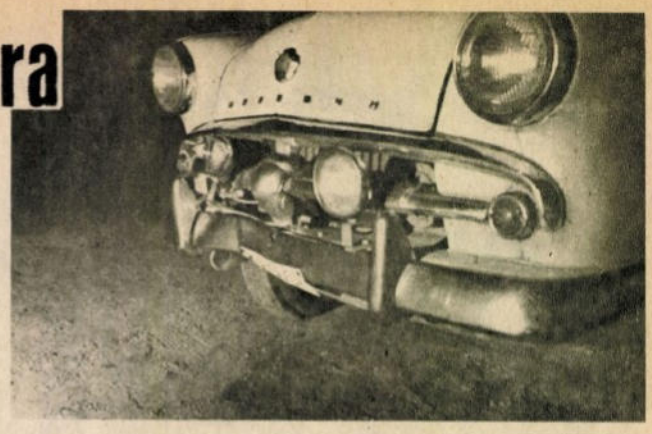
Ez alkalommal az **1251.5A** jelzésű motort mutatjuk be —, amelyet több európai és tengerentúli motorkerékpárgyár épít a járművébe. Ez a mammutbordás és legyezőformájú hengerfejes, hüvelyezett motor 15 DIN lóerővel dicsekedhet, noha nem szolgál semmiféle sportcélt. A furat-lökete szabályosan négyzetes, azaz 54×54 mm. Hogy honnan származik ez a még nem is olyan régen csak a versenyrakétákat jellemző teljesítmény? Részben a tekintélyes, 10,8:1 arányú sűrítési fokából, valamint a percenkénti 7400-as főtengelyfordulatából. Így tehát nem csoda, hogy legnagyobb forgatónyomatéka 1,5 mkg, amit mintegy 5500 fordulaton ad le. Ötfokozatú sebességváltójához olajban dolgozó többtárcsás kuplung tartozik. Végsebessége, áttételtől függően 110—115 km/óra körül mozog.

Alig négy évvel ezelőtt ez a motor 12,5 lóerős volt 7300 fordulaton és 9:1 sűrítésnél.



A henger és a hengerfej bordái közé öntött merevítés nemcsak erősíti a „pőffeszkedő" bordákat, hanem megszünteti a rezonanciától származó zizegő hangot. A központi úszóházas Bing-porlasztó torokmérete 24 mm

Fény derül a homályra



Amikor a Moszkvics 407-es személygépkocsi betolatott a községszéli épület udvarára, a vezető, *Stöckl István* mellett ülő *Erdős András* bódult álomba merült. Nem csoda, hisz jó néhány pohár szeszes italt fogyasztott már aznap. A ház kulcsát sem találta meg, de valahol csak el kellett tölteni az éjszakát, ha másutt nem, hát a gépkocsiban. Javában horkolt, amikor társa, a Moszkvics vezetője, Stöckl István kisvártatva felrázta:

— Nem tudok aludni. Fázom is, meg valahogy bánt ez a dolog. Mégiscsak bejelentést kellene tenni a rendőrségen . . .

— Már mondtam az előbb, hogy aludj nyugodtan — csattant a másik. — Mitől tartasz? Ha esetleg a nyomunkra is bukkannak, ami alig valószínű, majd azt mondjuk, hogy innen az udvarból ki se tettük a lábunkat egész nap, az autót javítottuk.

Stöckl István bizonytalanul csóválta meg a fejét, azután mégis ráállt barátja javaslatára. Bizonytalanul kiszállt a gépkocsiból, a hűtőből leeresztette a vizet, majd visszamászott az ülésre. Egyre kerülgette az álom, de mindannyiszor felriasztotta a zúgolódó lelkiismerete. Bánta már, hogy hagyta magát befolyásolni, mert kétségtelenül kisebb konfliktus származik abból, ha időben bejelenti, hogy áthajtott egy úton keresztben fekvő gyalogoson, még azt is számításba véve, hogy kiderül az ittas vezetés. Így viszont, hogy elhajtott a helyszínről, nagyobb felelősségrevonás következik. Persze, csak akkor, ha rájönnek — mérlegelte a helyzetet és megpróbálta visszapergetni az eseményeket:

A pesterzsébeti Haraszti úton haladtak. A kilométeróra mutatója a 60-as számnál táncolt. Köd ereszkedett az út fölé, de a tompított fény és a ködlámpa együttes világánál elég jól tájékozódott. Mégis későn vette észre, hogy egy emberalak hever az úton elterülve. A robogó autótól 5—6 méternyire lehetett. Stöckl az utolsó pillanatban beletaposott a fékbe, de a kocsi rándulásából azonnal megérezte, hogy mozdulata hiábavaló maradt, a kerekek átgördültek az emberi testen.

Mialatt az ifjabbik Stöckl István — aki az édesapja nevén szereplő gépkocsival követte el a balesetet — lassacskán mégis álomba ringatta magát, egy másik gépkocsivezető felfedezte a vérbe-fagyott *Csóka Istvánt*. Első útja egy közelben szolgálatot teljesítő rendőrhöz vezetett, aki az őrhelyén levő telefonon késedelem nélkül értesítette a mentőket, majd a budapesti Közlekedésrendészetet.

A mentők már az áldozat halálának tényét közölhették csak a helyszínre érkező bizottsággal. És ráadásul nem volt a helyszínen egyetlen olyan használható nyom sem, amelyet követve a cserbenhagyóra bukkanhatott volna a rendőrség. A baleset december 17-én valamivel éjfél előtt történt, s már egy óra felé közelített az óra mutatója.

Erdős András ezek szerint nem számított rosszul, amikor rábeszélte a barátját, hogy „lépjenek csak le nyugodtan". Azaz, hogy egy apróságról azért mégiscsak megfeledkezett. Honnan is sejthette volna, hogy ez a semmiségnek tűnő esemény, ha bármily csekély mértékben is, de összefügghet a balesettel?



Még mielőtt ugyanis a személygépkocsi elérte volna a Haraszti utat, a XX. kerületi Hősök terén szolgálatot teljesítő rendőr-járőröknek feltűnt a kacsázva közelítő Moszkvics.

— Ez a sofőr ivott — vetettek egymásra egy egyetértő és kifejező pillantást a rendőrök, majd szinte egyszerre lendítették magasba a karjukat. Ám Stöckl István egy hirtelen mozdulattal félrekapta a kormányt, és sikerült is elkerülnie az igazoltatást.

— CH-00-54 — villant fel egy pillanatra a tovatűnő autó rendszáma, de a rendőrök megjegyezték. Amikor pedig röviddel a történtek után tudomást szereztek a cserbenhagyásról, azonnal kombinálták a tényeket: a Moszkvics ugyan a Marx Károly útra kanyarodott rá, de valószínűleg a Haraszti úton folytatta az útját.

A rendszám nyomán a cserbenhagyókat kereső rendőrök eljutottak Dunaharasztiba, a Nádor utca 4. számú házba. Itt csak az asszonyt találták otthon. Ő csupán azt közölhette velük, hogy a férje nincs otthon. Egész nap Erdős András autószerelőnél tartózkodott Taksonyban. Igaz, körülbelül este 9 óra körül mindketten hazaruccantak egy kis időre, de azután ismét Taksonyba távoztak, Erdős Fő utca 118. számú házába.

A kapott címen néma csend fogadta a rendőröket. A kopogásra, erős dörömbölésre senki nem nyitott ajtót. A rendőrök körbejárták a kerítést, és megpillantották az udvaron álló Moszkvics körvonalait.

— Mintha ülnének benne — jegyezte meg egyikük, és példát mutatva elsőként kapaszkodott át a kerítésen.

Stöckl István riadtan pislogott a szemébe világító zseblámpa fénycsóvájában. Hamarosan elismerte tettét.

— Ha már itt vannak, bevallom, hogy én vagyok az a gázoló gépkocsivezető, akit keresnek — nyögte a kétségbeesett szavakat.

— Mindjárt sejtettük a gépkocsi sérüléseiből, hogy az adatok egyeznek, valóban egy fekvő helyzetben levő emberen hajtottak át — mondta a vizsgálat vezetője.

Mivel pedig a volán Stöckl István kezében volt, hiába hivatkozott arra, hogy csupán barátja rábeszélésének engedve nem jelentkezett a rendőrségen, ittas vezetés, segítségnyújtás elmulasztása, és halált okozó gondatlan veszélyeztetés miatt felelnie kellett. A rendőri vizsgálat során töredelmesen elismert és bevallott mindent. Erdős András azonban úgy tett, mint aki nem emlékszik semmire. Arra hivatkozott, hogy ittas volt és eltompult a tudata.

Erdős András különben ismert a Közlekedészrendészet előtt, hiszen 1969-ben éppen ittasság miatt vonták be a gépkocsivezetői igazolványát. Neki tehát tisztában kellett lennie azzal, hogy mi a teendő ilyen helyzetekben. Segítségnyújtás elmulasztása miatt ellene is eljárás indult, hiszen az ittasság miatti „emlékezetzavar" nemhogy enyhíti, hanem éppen súlyosbítja a helyzetét.

Pless Zsuzsa

Autósok becsületrendje 1971

BALESETMENTESEN KÖZLEKEDŐK ELISMERÉSE

A Magyar Autóklub ebben az évben is átnyújtja az arra jogosultaknak, illetve érdemeseknek az 5, 10 és 15 éve balesetmentesen közlekedő magánautósok számára alapított emlékérmét és plakettet. Immár tizenegyedszer kerül sor a IV. fokozat átadására — az 5 éven át balesetmentesen közlekedőknek —, hetedik alkalommal kapják meg kitüntetésüket a III. fokozat jogosultjai, akik 10 éve vezetnek balesetmentesen, s most harmadszor osztják ki a 15 éveseket megtisztelő plakettet.

Ismeretes, hogy a közlekedés- és postaügyi miniszter 13/1960. számú utasítása terjesztette ki a „Balesetmentes közlekedésért" emlékérem adományozását a magánautósok körére is. Az emlékérmek adományozásának jogát a Magyar Autóklubra ruházta.

Emlékeztetőül újból közöljük az utasítás kivonatos szövegét:

„Értékelve a magánautósok széles tömegének a balesetmentes közlekedés érdekében kifejtett törekvését, a hivatásos gépkocsivezetőkhöz hasonlóan jutalmazni kívánom azokat a személyeket is, akik a saját tulajdonukban levő személygépkocsit maguk vezetik (magánautósok) és huzamosabb ideje balesetmentesen közlekednek. Az elért eredmények jutalmazására a magánautósok részére is „Balesetmentes közlekedésért" elnevezésű emlékérmet rendszeresítek. Az emlékérem 4 fokozatban készül.

Az emlékérem csak annak a magánautósnak adományozható, aki igazolja, hogy

a) Vezetői igazolvánnyal és a gépkocsival 5 évnél hosszabb idő óta rendelkezik és kocsiját maga vezeti;

b) Saját hibájából közúti balesetet nem okozott, és megvan az 1. számú ellenőrzőlapja;

c) A rendőrség által tartott KRESZ-előadásokon rendszeresen részt vesz;

A IV. fokozat elnyeréséhez 5 évi, a III. fokozathoz 10 évi, a II. fokozathoz 15 évi, az I. fokozathoz 25 évi balesetmentes közlekedés igazolása szükséges.

Az emlékérmeket évente a Magyar Autóklub adja át, és azt a jutalmazottak kocsijuk elejére szerelhetik fel."

Az érdekeltek a szükséges kérdőívet személyesen, írásbeli, vagy telefoni kérésre a következő helyekről kaphatják meg:

Budapesten: a Magyar Autóklub Titkárságánál, II., Rómer Flóris u. 4/a. Ügyintéző: Jakab Istvánné, telefon: 355-921; 351-374; 154-001.

Vidéken: a Magyar Autóklub vidéki szervezeteinél.

A vidéken átvett kérdőíveket április 15-ig kell visszajuttatni az illetékes vidéki szervezethez.

A budapestiek a kérdőíveket március 15-ig küldjék vissza az Autóklubhoz.

A budapesti kérelmeknél a rendőrségi láttamoztatást az Autóklub Titkársága együttesen intézi.

Akik megkapják a kitüntetést, értesítést kapnak az átvétel helyéről és időpontjáról.

Egy királyságot egy parkolóhelyért!

Aki ismeri Európa nagyvárosainak válságos parkolóhely-viszonyait, nyilván nem tekinti pusztán önkényes Shakespeare-ferdítésnek, ha a sarokba szorított III. Richárd kétségbeesett panaszát a jelenre korszerűsítjük. Pedig ma már királyság is aránylag kevés van.

A parkolóhelyek, a garázsok problémája annál jobban gyötri a várostervezőket, minél több a gépjármű, minél jobban csökken az egy gépkocsira jutó lakosok száma. Ezzel egyenes arányban volna szükség egyre több és több parkolóhelyre és garázsra. De mi a helyzet a valóságban? A nagy világvárosok tervezői már idestova negyven éve kiadták a jelszót: építsünk a föld alá, vagy magasra, a föld fölé tárolóhelyet autóinknak! Azt nem lehet állítani, hogy azóta ebben az ügyben semmi sem történt volna. De talán soha nem voltunk olyan messze a megoldástól, mint éppen napjainkban.

Tény az is, hogy a gépjárműközlekedés őskorában már sokat mulasztottak ezen a téren. Amikor a XIX. század végén megjelentek a benzines, majd később a dízelmotoros autók, csűrökben és szerszámkamrákban állították le őket éjszakára — pedig akkor még szenzációt jelentettek. Az autó azóta tömegközlekedési eszközzé vált. A nyugvó forgalom, az álló kocsi azonban ma is útban levő rossz, a garázskérdés a régiben maradt, a kocsik számának gyarapodásával legfeljebb tovább éleződött.

A telekárak emelkedése a kapitalista országokban, mint például az USA-ban már 1921-ben elvezetett néhány emeletes garázs építéséhez. Az első ilyen épületek még lifttel készültek, mert a kocsi „hegymászó képessége" a mainál jóval kisebb volt. Bostonban 1926-ban emelték az első autó-felhőkarcolót. Ez egy tízemeletes, 2000 kocsi befogadására alkalmas épület volt. Röviddel azután építették meg a franciák és az olaszok is első toronyház-garázsaikat.

A mai, részben vagy teljesen gépesített emeletes garázsokat a népnyelv autósílóknak nevezi. Az ilyen garázsok kezelésére egyetlen ember is elegendő. Londonban egy ilyen teljesen automatizált garázsban a kocsi önműködően emelkedik fel egy szabad parkolóhelyre, amelyre az emelőberendezés rakja ki. A szerkezetet elektronikus agy irányítja. A kocsi tulajdonosa bizonyos fajta lyukkártyát helyez egy automata nyílásába, és kívánságára a járműve másfél perc multán máris előtte áll. Az ilyen rendszernek az az előnye, hogy kis helyet foglal el és — bármilyen hihetetlenül is hangzik — építési költségei viszonylag alacsonyak. Hátránya azonban, hogy használhatósága teljes mértékben a szállítóberendezés függvénye és üzemeltetési költségei meglehetősen magasak.

Az utóbbi időben a kényszerhelyzet sok kissé bolondosnak tűnő ötletet is felszínre hozott. A legnagyobb közkedveltségnek talán mégis a föld alá süllyesztett garázs örvend: az emeletrendszerek esetleg tavak, folyók, csatornák alatti területeket hasznosítva épülnek; az autók acélpolcokon állnak, a hidraulikus liftek az egyik kocsit úgy emelik ki, hogy a következő tüstént el tud alatta helyezkedni. Újra felfedezték a szállítószalagot és a paternosztert, mint a jövő garázsának legjobban használható eszközeit, valamint a láncos liftet, amely óriáskerék-szerűen a levegőben forgat egy rakomány autót. Így próbálja megoldani parkolási problémáit Tokió is, ahol a városon keresztül — szerény becslések szerint is — naponta legalább hatmillió autó halad át. Legnagyobb áruházának parkolóhelye például egy 30 méter magas kocka alakú épület, amelyben 25 „óriáskerék" forog. A kerekek lapátjain egyenként 6—6 kocsi kaphat helyet. Van ezeken kívül előregyártott elemekből bárhol felállítható úgynevezett kompakt garázs is, amelynek viszont az a nagy előnye, hogy gyorsan szétszedhető és a város közlekedéssel legjobban terhelt részén gyorsan ismét összeszerelhető.

A helikopter minden bizonnyal ilyen célra is szerephez jut egyszer, de addigra általánossá kell majd válniok a lapos tetőknek. A parkolással összefüggő legújabb angol ötlet is figyelemre érdemes. Szerzője, Dennis Adam mérnök tulajdonképpen nem is egy új garázstípust talált fel, hanem gyökerénél ragadta meg a lényeget: függőleges helyzetben is parkolható városi miniautókat tervezett, mert szerinte ezekkel sokkal kevesebb gond menni és bárhol parkolni. Az „autómikróba", hátul elhelyezett alumíniumütközőjére támasztva — mint egy hűlő vasaló — könnyűszerrel a járda vagy a fa mellé állítható.

(Rieger)



És íme, a parkolóőrök albionbeli divatos változata: miniszoknyában, maxi szempillákkal, maxikötősben és maxicsizmákkal. Arról sajnos nincs pontos értesülésünk, hogy amennyiben itt parkolnánk le, mennyi pénzérmét kellene „feldobnunk"...



„Tükrös" úton tükrös gumiabroncs

Eredmény: a fotók szemléltetik

A behavazott táj szépsége, varázsa a gépjárművezetőknek nem mindig szerez örömet. A jegessé, csúszóssá vált utakon autóval-motorral egyaránt sokkal nehezebben jutunk előre, és a megváltozott utazási körülmények nemegyszer kivédhetetlen — de néha csupán kivédhetetlennek tűnő — baleseti veszélyhelyzetbe sodorhatnak bennünket.

Bár unos-untalan hangoztatott tanács, ám nem győzzük eleget hangsúlyozni: a téli, csúszós útviszonyok között a gumiabroncsok futófelületének állapota különös fontossággal esik latba. Azt mindenki tudja, hogy a gépjármű és az úttest közötti kapcsolatot a gumiabroncsok biztosítják. Légpárnáikkal az összterhelést hordják: átviszik a motor teljesítményét az útra, s a megfelelő profilkiképzésükkel lehetővé teszik a kocsi nyomvonaltartását és a megfelelő tapadást.

Ez utóbbi tényező a biztonságos haladás szempontjából különösen fontos. Értéke döntően a gumiabroncs futófelületének kiképzésétől és az útfelület állapotától függ. E két tényező közül az egyiket: az útfelület tapadását a természet, az időjárás mostohább körülményei télen ugyanis lecsökkentik. Így tehát a megmaradó másik tényezőre, vagyis a gumiabroncs felületének állapotára a gépjárművezetőnek kell különösen ügyelnie. Közismert tény, hogy a gumiabroncsok beszerzésével és újrafutózásával is ez idő szerint gondjaink, súlyos gondjaink vannak. De ez a körülmény sem mentesíthet senkit a józan megfontolás felelőssége alól, hogy a lefutott, tükrös felületű (nem ritkán a kordszövetet is láttatni engedő) gumiabroncsú kocsijával a csúszós, és hatványozottan több veszélyt rejtő időjárási körülmények között ne induljon el. Értelemszerű, hogy az ilyen elhasználódott abroncsnak a tapadása az ép futómintázatúéval szemben jóval kisebb értékű, s így azzal közlekedni roppant veszélyes. Számos példa szomorú következménye is bizonyítéka annak, hogy az ilyen felületesség miatt bekövetkezett balesetnél nemcsak a meggondolatlanságával, fegyelmezetlenségével bajt okozó, hanem a közlekedés másik — egyébként teljesen ártatlan — résztvevője is áldozat lett.

Különösen fel kell most hívnunk a figyelmet egy ezzel kapcsolatos téves nézet veszélyességére. Sokan ugyanis azt vallják, hogy a közlekedés a gépjárművel csakis akkor nem biztonságos, ha a kocsi minden kerekén lefutottá, tükrössé vált már a gumiabroncs. Éppen ezért, ebből az elvből kiindulva úgy segítenek magukon, hogy vegyesen szerelnek fel kopott és még ép futózású abroncsokat. Nem ritka az olyan eset, amikor például a bal oldali kerékre kopott, a jobb oldalira ép mintázatú gumikat szerelnek fel. Ezzel eleve megváltoztatják — illetve különbözővé teszik — a tapadási viszonyokat a kocsi jobb és bal oldali kerekein, amiből egyenesen az következik, hogy fékezésnél az úgynevezett „aszimmetrikus" fékhatás jön létre. Nem kell különösebb magyarázatot fűzni ahhoz, hogy ez a jelenség a csúszós, jeges útviszonyok között mennyire veszélyes.

Példaként érdemes végigkísérni a fényképen is bemutatott baleset előzményeit:

A Volkswagen személygépkocsi bal hátsó kereke teljesen tükrösre — vagyis simává — volt kopva, míg a jobb oldali hátsó kerekén 2—3 mm átlagmélységű, összefüggő mintázat maradt. A jéggel borított úton 60—70 km/ó tempóval közlekedett, amikor az enyhe fékezés hatására a fara balra mozdult, és így átcsúszva a menetiránynak megfelelő bal oldalra, beleütközött a vele szemben, szabályosan közlekedő teherautóba. A kb. 40 km/ó sebességgel vele szemben jövő megrakott teherautó nagyobb tömegénél fogva több méteren át maga előtt tolta a személykocsit, miközben szinte a felismerhetetlenségig összeroncsolta.

Balesetek után a szemlélők gyakran felvetik, hogy mit tehetett volna az egyik vagy a másik szereplő. Jelen esetben a tehergépkocsi vezetőjének a jeges útviszonyok mellett — a 40 km/ó = 11,1 $\frac{m}{mp}$ sebesség esetén — az észlelési idővel együtt a megálláshoz szükséges fékútja 72,6 méter volt, viszont a személygépkocsi kb. 18 méterre kezdte előtte az átcsúszást. Holott mindkét jármű szembe haladt, így szinte csak a másodperc töredéke állt a vezetők rendelkezésére, hogy egy esetleges kormánymozdulattal a balesetet elkerüljék.

A személygépkocsi vezetőjének a baleseti helyzetben nem sok mindenre maradt ideje, mert a megcsúszás és az ütközés között szintén csak pillanatnyi idő állt rendelkezésére. Egyrészt hibázott akkor, amikor nem az útviszonyoknak megfelelő sebességet választott, ugyanis jég és jég között is van különbség. Az olvadó jég tapadási tényezője kb. fele a —10° C-os jégnek, mert az előbbinél a jégen is víz van, ami a lefutott gumiabroncson nagyon hamar összefüggő vízfilmet létesít. Így a gumiabroncs először vízzel, majd jéggel érintkezik. Másrészt — bár valószínűleg kényszerhelyzete miatt — hibázott, amikor a bal oldali kerékre kopott gumiabroncsot szerelt, mert ennél fékezés közben kisebb fékerő ébred, mint a jobb keréken, aminek az eredménye egy forgatónyomaték. Ez a forgatónyomaték elegendő arra, hogy a gépkocsi iránystabilitását megváltoztassa és balesetet okozzon.

Érdemes tehát a gumiabroncsok állapotára még jobban ügyelni és a haladási sebességet mindig az útviszonyokhoz szabni.

Marafkó Imre okl. gépészmérnök
igazságügyi gépjárműszakértő



Itt így közlekedjünk

A budai utcákat járó autósok-motorosok mindig őszinte megkönnyebbüléssel nyugtázták, ha minden baj nélkül túljutottak a nap ügyszólván minden órájában forgalmas és csak igen körülményesen szemmel tartható Krisztina körút—Attila út—Vérmező utca kereszteződésen. A probléma közmegelégedésre végre megoldódott: most már a korszerű Vilati jelzőlámpák irányítják itt is a forgalmat. Főútvonalnak változatlanul a kanyarodó Krisztina körutat kell tekintenünk. A balra nagyívű kanyarodás tulajdonképpen csak ebben az irányban lehetséges, mégpedig a Déli pályaudvar felől a Moszkva tér irányába haladva. A Krisztina körútról a Vérmező utcába, valamint az Attila útról a Krisztina körútra nem szabad balra kanyarodni. Közvetve azonban mégis követhetjük ezeket az irányokat, ha a Krisztina körút és az Attila út torkolata előtt (a rajzon is jelzett) külön erre a célra kialakított összekötő úttestet vesszük igénybe. Ezzel a kis korrekcióval lehetőséget biztosítottak arra, hogy a Krisztina körút Moszkva tér felőli irányából kétszeri balra, majd egyszeri jobbra kanyarodás után juthatunk a Vérmező utcára. Ezt az irányt azonban viszonylag kevesen követik. Sokkal fontosabb, hogy akik az Attila útról a Déli pályaudvar felé akarnak ráhajtani a Krisztina körútra, még a kereszteződésbe érkezésük előtt kell bekanyarodniok erre a közvetlen összeköttetést biztosító úttestre. Természetesen megfelelő körültekintéssel, hiszen ezekre a mozgásokra már nem vonatkozik a jelzőlámpás szabályozás. Ezzel kapcsolatban külön felhívjuk a figyelmet arra is, hogy akik a Déli pályaudvar felől tilos jelzésre érkeznek, ne zárják el ezt a torkolatot (a helyzetjelző vonal is azért van oda festve), mert ezzel akadályoznák a Krisztina körútra balra nagyívben kikanyarodók útját.

Hogyan soroljunk be a különböző irányokból érkezve?

— A Krisztina körúton a Moszkva tér felől érkezők három forgalmi sáv közül a két belsőbe az egyenesen haladók, a külsőbe pedig a Déli pályaudvar irányába tartók soroljanak.

— A Déli pályaudvar felől érkezők részére két forgalmi sáv áll rendelkezésre. Mindkettőbe beállhatnak a Moszkva tér felé balra kanyarodók, de a külsőbe (és csak ide) sorolhatnak be a Vérmező utca felé tartók. Ügyeljünk arra, hogy párhuzamos balra-kanyarodáskor biztonságos oldaltávolságot tartsunk. Senki ne próbálkozzék a villamosvágány melletti belső sávból haladni a Vérmező utca felé, mert ez szabálytalan és balesetveszélyes is!

— Az Attila út torkolatában is két sávot jelöltek ki. Az egyenesen haladók mindkettőbe, a jobbra kanyarodók pedig a jobb szélső sávba soroljanak be. A követhető irányoknak a jelzőlámpa három fázisban biztosít szabad utat a következők szerint:

Első fázisban: a Krisztina körút—Attila út vonalán mindkét irányban egyenesen és jobbra a Vérmező utcába. Gyalogosok a Krisztina körút Déli pályaudvar felőli úttestén kelhetnek át. A Vérmező utcai gyalogátkelőhelyen a villamosvágányokat is kereszthetik.

Második fázisban: A Krisztina körútra mindkét sávból (a Déli pályaudvar felől a Moszkva tér irányába) párhuzamos balra kanyarodás és egyenesen a Vérmező utcába, valamint a szélső nyomon a Moszkva tér felől a Déli pályaudvar irányába. A gyalogosok az Attila utca torkolatában levő gyalogátkelőhelyen haladhatnak.

Harmadik fázisban: csak a villamosok mehetnek mindkét irányban. A gyalogosok a Krisztina körút Moszkva tér felőli torkolatában levő gyalogátkelőhelyen, az Attila utca és a Vérmező utca torkolatában levő gyalogátkelőhelyeken haladhatnak (de a villamosvágányokon most nem!).

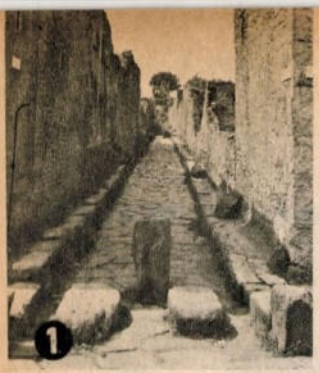
A jelzőlámpákat a forgalmi sávok mellett oszlopokon, vagy a sávok felett konzolokon befüggesztve találjuk. Különösen a Déli pályaudvar felé haladók ügyeljenek arra, hogy nem csupán a Krisztina körút torkolata előtt, hanem a jobbra kanyarodás után, a gyalogátkelőhely előtt is találkoznak lámpával, amelynek jelzési képeit figyelembe kell venniök.



Az itt közölt másik rajzot a helyismerettel nem rendelkezők könnyebb tájékozódása érdekében közöljük, ugyanis a Krisztina körútnak az Alkotás utca és a Feszty Árpád utca közötti szakasza az építkezések miatt el van zárva, s a kerülőutak célszerű megválasztása bizony nem egy gépjárművezetőnek okoz még gondot. Azt javasoljuk tehát, hogy akik az Erzsébet-híd felől a Moszkva tér irányába akarnak haladni, az Attila utat vegyék igénybe. És legkésőbb a Mikó utcán haladjanak át, mert könnyen visszajuthatnak — különösen teherautóval — a Mészáros utcába, — ahonnan esetleg éppen elindultak. Lényeges megjegyezni azt is, hogy a Városmajor utca félszélességben ugyancsak le van zárva, s így a Déli pályaudvar felől a Csaba utcai célt követve egyirányú.

OLASZORSZÁGI TAPASZTALATOK (3)

Írta: dr. Irk Ferenc, az Országos Kriminalisztikai Intézet munkatársa



Nápoly óriási forgalma lenyűgöző. A városrész nevének ismeretében szálláshelyünkre térkép nélkül, az útburkolati felfestés figyelemmel kísérésével haladtunk át a városon.

Látogatást tettünk Pompejiben is. Végigjártuk a majdnem kétezer éve halott várost. Az egyes utcákat a járműforgalom elől már akkor is elzárták (1. kép). A néhány nap múlva Veronában láttottak azt a benyomást keltették, mintha megállt volna az idő. (2. kép).

Dél-Olaszország egyik gyöngyszemének, Caprinak bebarangolása után, az Appennineket ismét megmászva, az Adriai-tenger partjához vitt utunk. Ekkor éreztük, mit jelent, ha e hegységen autósztráda igénybevétele nélkül kelünk át.

A tengerparti út egyik szakaszán sikerült fényképen is rögzíteni, hogyan teszik lehetővé a három forgalmi sáv szélességű úttesten a felváltva előzést, illetve hogyan célszerű előre útburkolati jelekkel is mutatni a forgalmi sáv megszűnését (3—4. kép).

Ember és jármű utolsó itáliai erőpróbája a 799 méter magasan fekvő San Marino meglátogatása volt. A meseköztársaság alatt szédítő mélységben utak, szántóföldek, lakóházak körvonalai bontakoztak ki (6. kép).

VÉGEZETÜL néhány kifejezetten közlekedési érdekességre szeretném a figyelmet felhívni.

AZ AUTÓSZTRÁDÁKRÓL már az előbbiekben szóltam. Kiegészítésként említem meg, hogy a pálya mentén felállított védőkorlátok kivétel nélkül a találkozási pontoknál hegesztettek. A két irány elválasztására a legkülönbözőbb módokat (drótkerítéstől a parkosított zöldsávig) alkalmazzák, attól függően, hogy a helyi viszonyoknak melyik megoldás a legmegfelelőbb. Betonutat az egész országban nem láttam. Érdekes viszont, hogy amint kezd „kikopni" az aszfaltburkolat, a következő réteget máris ráöntik. (Vajon ez nem olcsóbb megoldás, mint ha megvárják, amíg az út a használhatatlanságig tönkremegy, s ekkor építhetik részben, vagy egészben újra?) Az utak szegélykő nélküliek. Ennek ellenére leszakadt, vagy megsüllyedt útszélet nem láttunk. A vasúti átjárók mindenütt tökéletesek, azokon akár százas tempóval is zökkenőmentesen át lehet hajtani!



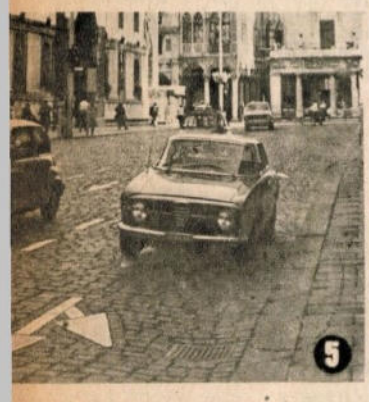


A JELZŐTÁBLÁZÁSRÓL még ugyancsak kell szólni. Minden tábla fényvisszaverő anyaggal van bevonva! Az útbaigazítást adó táblák (most az útirányt jelzőkről van szó) nem nagy méretűek, mégis frontális elhelyezésüknek köszönhetően jól észrevehetők, olvashatók. Az előjelző táblákon mindig mutatják a kereszteződés pontos kiképzését, a csatlakozó útvonalak pontos számát, elhelyezkedését és irányát.



Az utak két oldalán a hűs árnyat jelentő jasorokat meghagyták. Azonban nincs olyan fatörzs, amelyről a fényvisszaverő prizma hiányozna!

Még a számozatlan mellékútvonalak ÚTKERESZTEZŐDÉSEI is általában csatornázottak, azaz a különböző haladási irányok szét vannak választva. A főútvonalra ráhajtás előtt a stopvonal sehol nem hiányzik. A megfelelő kiképzés eredményeként ezt az elsőbbséggel rendelkező útvonalon haladó vezető is láthatja, s ez biztonságát fokozza.



LAKOTT TERÜLETEN BELÜL igen elterjedt az időszakos vagy rövid időtartamú PARKOLÁS engedélyezése. A járművek minden lehetséges helyet kihasználnak. Soha nem hiányzik — még a kisebb városokban sem — a „Centro" felirat, amely táblán mindig, de gyakran az úttestre felfestve is látható.

A külföldi járművezetők közlekedését segíti az is, hogy az utak mentén látható közlekedési figyelmeztetések mellé mindig elhelyezik a veszélyt jelző táblát is.

AZ ÚTBURKOLATI JELEK mindenütt jó állapotban vannak. Gyakran a kockakőbe is beépítik, s a szürke kövezetbe ágyazott fehér útburkolati jelet a jobb észrevehetőség céljából vörös kővel szegélyezik (5. kép).

A FORGALOMIRÁNYÍTÓ JELZŐLÁMPÁK pirosról azonnal zöldre váltanak. Célszerű az elindulásra időben felkészülni, mert ha a szabad jelzés felvillanásának másodpercében a kocsival el nem indulunk, biztosak lehetünk abban, hogy tétovázásunkat a mögöttünk álló autósok nyomban kürtöléssel „honorálják". A lakott területen kívüli, a lakott területen belüli első, valamint a kevésbé észrevehető helyen elhelyezett jelzőlámpákat mindig előjelző tábla előzi meg! Az ilyen első lámpák vörös lencséje gyakran négyszerese a normálénak, s az úttest mindkét oldalán elhelyezett jelzőlámpák valamelyikét egyszerűen lehetetlen nem észre venni. Nyílkontúr a lámpákban nincs, viszont gyakran alkalmaznak kiegészítő fényforrást, amelynek értelmezése sajnos gyakran okoz nehézséget. A terelő- és járdaszigetek mindenütt fekete-fehérre vannak festve, kezdetük és végük pedig meg van világítva.



AZ OLASZ GÉPKOCSIK kifogástalan műszaki állapotú, jobbára maximum két-hároméves, főként Fiat, kis és nagy Alfa, Lancia gyártmányúak. A külföldiek közül a Morris és Ford-Capri a „menő". A járművekből mindenkor a maximális teljesítményt hozzák ki. Az autóbuszok a városi forgalomban Fiat gyártmányúak, félautomata sebességváltóval és szervókormánnyal. Az óriási ablakok, a hatalmas teret befogó külső és belső tükrök, s a nagyméretű, csaknem teljesen „átlátszó" ajtók a holtteret a minimálisra csökkentik, fokozzák a gépkocsivezető és a közlekedés többi résztvevője biztonságát.

A KÖZLEKEDÉSI SZABÁLYOK hasonlóak a miénkhez. Az egyirányú utcát „Senso unico" feliratú, nyílhegyben végződő táblával jelzik. A világegyezmény jelzésrendszerével egyezően a mi jelenlegi egyirányú táblánkat ott helyezik el, ahol útszűkület, vagy bármi más akadály miatt a tábla irányába haladó jármű a szemközti forgalommal szemben elsőbbséget élvez. Vasúti átjáróknál a fénysorompó jelzése — ugyancsak a nemzetközi előírásoknak megfelelően — sárga színű. Igen fontos eltérés, hogy a körforgalomban is a jobbkézszabály érvényes, tehát a körforgalomba jobbról behaladó járműnek van elsőbbsége.

Végül, de nem utolsósorban néhány szóban be kell számolni az OLASZ AUTÓSRÓL is. Jó reakcióképességük világszerte ismert. Így pl. amíg a német vezetőknél 1 másodperces reakcióidővel számolnak, addig az olaszoknál ez az érték 0,72 másodperc. Szakemberek megállapítása szerint a déli egyén tipikus sajátossága az élénk reakcióképesség, „az ösztön biztosította gyors belső kapcsolás". Ehhez azonban hatalmas rutin is kell. Ezt a rutint pedig ma már óvodás korban kezdik a mai három-négyévesekkel begyakoroltatni. Több helyen láttunk csőpppségek részére külön autóspályát, ahol kis villanyautókon tanulhatják a kormánykezelés, sebességváltoztatás, az előzés és kerülés fontosabb mozzanatait. Az „idősebbek" (a nyolc- és tizenévesek) pedig vetített képernyő előtt, képzelt autópályán fokozhatják ügyességüket.

Az olasz autós — mint arról már volt szó — hallatlanul gyors, időnként erőszakos, de ugyanakkor rendkívül udvarias és figyelmes. Ha a másik járművezető az elsőbbségadásra kötelező jelzőtáblát elvétti, a külföldi a körforgalomban nem megfelelően közlekedik, az olasz autós biztosan lassít, és nem megy neki a másiknak csak azért, mert ha összeütközésre kerül sor, a jogszabályok szerint ő nem lehet a hibás.

A GYALOGOS pedig szent és sérthetetlen. Akár gyalogátkelőhelyen, akár azon kívül, tilos vagy szabad jelzésre az úttestre lép, az olasz autós lassít és megáll, vagy kikerüli (a gyalogos háta mögött halad el!) attól függően, hogy melyik a legcélszerűbb, illetve biztonságosabb mód. Az egyébként könnyen indulatossá váló járművezetőnek ilyenkor arcizma sem rándul, hanem barátságosan int az esetleg tétovázó (=külföldi) gyalogosnak. Igaz, hogy ezt a gyalogos is értékeli, s maximális „sebességgel" igyekszik átkelni az úttesten. Sétáló, az úttesten „kószáló" gyalogost nem láttam. Többségük — mivel egyben járművezető is — nagy figyelemmel és határozottsággal mozog, mindenkor a közeledő jármű mozgását figyelve. Ha a járdáról lelépett, egyenletes mozgással kel át az úttesten és nem ugrál előre-hátra a kocsik között. Szóval: a járművezető és gyalogos kapcsolata olyan, mint amilyennek a mi Kreszünk is előírja. A motorizáció fejlettsége eredményeképp az olasz polgár az autót közlekedési eszköznek és nem a társadalmi státusz szimbólumának tekinti. Nagy szakmai rutinja következtében határtalan nyugalommal vezeti azt. Ezt is láttam Olaszországban.

Az Ön válaszol

HAJDÚ ISTVÁN — BONYHÁD. A közutakról kiadott új rendeleteknek az a jelentőségük, hogy a tanácsok nagyobb jogkört kaptak: az utak igazgatásával kapcsolatos hatósági feladatok „egy szinttel lejjebb kerültek". Szigorították az utak felbontásának feltételeit; az ilyen munkát a hatóságok engedélyében megszabott időben kell elkezdeni és befejezni. Eddig tulajdonképpen nem volt gazdájuk a közúti vasúti kereszteződéseknek, a két sorompó közötti útszakaszoknak; fenntartásukról ezentúl a vasút köteles gondoskodni. A rendelet alapján a közúti hatóság kötelezi az utak rongálóját — aki az utakra nem való járművel (munkagéppel, lánctalpas járművel, tárcsás ekével stb.) közlekedik, vagy az utat besározza — az okozott kár megtérítésére.

K. JÁNOS — BAJA. A gépjárműadóról szóló 3/1966. (I. 12.) PM sz. rendelet 4. §-a értelmében a gépjárműadót az egész évre az köteles megfizetni, akinek nevére a forgalmi engedély az év első napján szól. Ha tehát január 13-án adta el kocsiját, az adóhivatal jogosan követeli Öntől a gépjárműadót az egész évre. Önöknek kell egymás között megegyezni, hogy ezt hogyan osztják meg.

TÖBB KISMOTOROSNAK. Mint már e helyen hírül adtuk, a kismotorokra vonatkozó rendelkezések (rendszám, vezetői jogosítvány, a bukósisak kötelező viselése) változatlanul fennállnak, tehát a Simson Star, Simson Schwalbe, valamint a Balkán motort ezután sem lehet jogosítvány és bukósisak nélkül vezetni, még akkor sem, ha a kettős ülést szimpla nyereggel cserélik fel.

BALOGH FERENC — KAPOSVÁR. Éppen ebben a számunkban olvashat egy cikket, amelyből kiderül, hogy Ivan Mauger újzélandi, így tehát Ön nyerte meg a fogadást.

ROTHMÜLLER L. — BUDAPEST. Különösen a téli ködös napokon fontos a láttatás, ezért kell a fényszóró tompított fényét bekapcsolni. Ennek hasznosságát az is bizonyítja, hogy az NSZK-ban január elsején érvénybe lépett Kresz-módosítás szerint a tompított fény ilyen esetben is kötelező.

MIHALIK GYULA — DEBRECEN. A befagyott ablakmosó-tartályt vigye meleg helyiségbe, és ha nem repedt meg, töltse fel 50%-os spiritusz-víz keverékkel. Ezután biztosan nem fagy be.

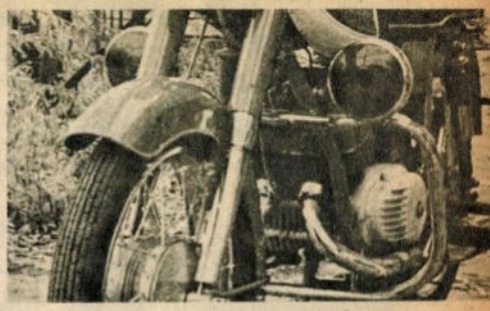
BODROGI KÁLMÁN — SALGÓTARJÁN. Ha a kocsiban szól a beépített rádió, akkor ne indítsa a motort, illetve az indítás rövid idejére kapcsolja ki a rádiót.

TÖBBEKNEK. Arra a kérdésre, hogy ki lehet kamionvezető, a Nemzetközi Autóközlekedési Vállalat személyzeti osztálya a következő választ adta: 1. Tiszta erkölcsi bizonyítvány, feddhetetlen előélet, útlevélképesség — 2. Állásvállalásra jogosító gépjárművezetői engedély, mindhárom ellenőrzőlappal — 3. Állandó budapesti vagy Pest környéki (a fővárostól legfeljebb 50 km-es körzetben) lakás, magyar állampolgárság — 4. Legalább 6 éves igazolt tehergépjárművezetési gyakorlat nagyteherbírású gépjárművön — 5. Ha a jelentkező Autóközlekedési Technikumi érettségivel, vagy ezzel egyenrangú egyéb műszaki felkészültséggel, vagy érettségi + autószerelői képesítéssel rendelkezik, akkor 4 éves vezetői gyakorlat (autóbuszon vagy különleges tehergépjárművön) elegendő — 6. Egy éven belül nem változtatott munkahelyet. A jelentkezők orvosi vizsgálat és felvételi vizsga alapján kerülnek elbírálásra.

NAGY ISTVÁN — KOMÁROM. Kenéstechnikai kérdésével forduljon bizalommal a NAKI Kenéstechnikai Osztályához, Bp. VIII., József krt. 51. Háromféle Áfor Multi-Super olajból választhat.

ELVESZETT egy Opel Kapitän porvédő tárcsa, dísztárcsával, dec 27-én. Értesítést kér: Szokoly István, Bp. IX., Üllői út 39—43.

TALÁLJA KI...



...hogy mikor látta ennek a motorkerékpárnak a teljes képét, és arra kérjük, azt is írja meg (és február 6-ig küldje be címünkre), hogy melyik gyár készítette ezt a motort, és: milyen céira. A helyes megfejtők között három könyvet sorsolunk ki.



Legutóbb a múlt év 24-es számában, a 9-es oldal Képes Híradója egyik felvételét adtuk fel „Találja ki" rejtvényként, elismerve a feladat nehézségét. Ennek ellenére mégis akadt jó néhány helyes megfejtés — sok külföldi olvasónktól is kaptunk választ. A jutalomkönyveket **IMRE SELMECI, JR.** (Stuttgart 40. Helgoland str. 7. NSZK) — **JURAJ MESZÁR** (Vajanskéhó n. 6., Bratislava) és **CSEPREGI JÁNOS** (Miskolc, Egyetemváros, E/4) részére postázzuk. A képet pedig most csonkítás nélkül közöljük, és így mutatjuk be a szóban forgó új Audi-100 Coupé típust.

Könyvekről

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

BUDAPEST ENCIKLOPÉDIA (Corvina). Fővárosunkról sohasem adtak még ki ilyen regényszerűen összeállított könyvet. Nincs magyar ember, akit ne érdekelne „hazánk szívének" története, és ebben a gazdagon illusztrált kötetben mindenki megtalálja külön a szakmai érdeklődésének megfelelő fejezeteket is. Az autósok is! (Ki tudta például, hogy a Városligetben 1905 nyarán rendezték meg a II. Nemzetközi Automobil Kiállítást? És hogy 1910-ben az autóversenyt még a Belvárosban, a mai Szabadsajtó úton rendezték? . . .) No de ez csak kiragadott példa, ízelítőül . . .

FÖLDES PÉTER: Az utca hadvezére (Kossuth). Dr. Landler Jenő életrajzregénye, aki jogászból lett hadvezér: a Tanácsköztársaság Vörös Hadseregének főparancsnoka. Igazi forradalmár, aki mély kapcsolatot tudott teremteni és fenntartani az egyszerű emberekkel, akiknek jobb életéért áldozta életét.

HÉDERVÁRI PÉTER: A Hold — és meghódítása (Gondolat). Feldolgozza a holdkutatás egész történetét. Megismerhetjük tehát az emberiségnek a Holdra vonatkozó fantáziaszülte elképzeléseit is, és végigkísérhetjük a Hold megismerésének állomásait a legutóbbi eseményekig. A könyvet gazdag ábra- és fényképanyag illusztrálja.

PAUSZTOVSZKIJ: Romantikusok (Kozmosz). A világhírű orosz író e regénye nagy romantikus érzelmek, hangulatok megelevenítése, amelyet az első világháború kegyetlen prózaisága zár le.

CAMUS: Közöny — A pestis — A bukás (Európa). Századunk egyik legeredetibb, Nobel-díjas írójának három híres regényét kapjuk egy kötetben. Élmény.

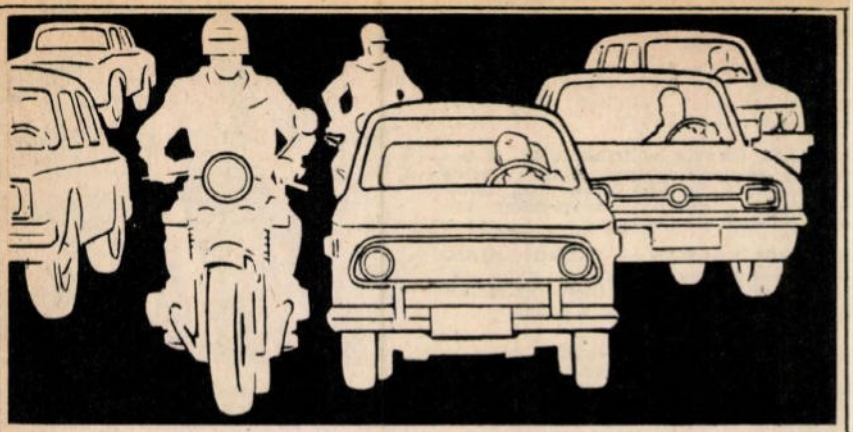
Minden típusú autók
KÁRPITOZÁSÁNAK JAVÍTÁSÁT
és áthúzását vállalja
VÍG JÓZSEF kárpitos
Bp. VII., Izabella u. 37.
Tel.: 225-819

Minden típusú kocsihoz
SÍLECTARTÓ
TETŐCSOMAGTARTÓ
méret, kívánság szerinti elkészítése
Motorkerékpárra csomagtartók
KOVÁCS
Bp. VII., Dob u. 98.

ALAPÍTVA: 1872
Az összes típusú autó
LENGÉSCSILLAPÍTÓK, SPIRÁLRUGÓK
speciális javítása
garanciával
KÁRÁSZY TESTVÉREK
Budapest XIII., Váci út 197.
Telefon: 209-161

AUTÓSOK!
Hengerfúrás, dugattyúzás, csapágyazás
Személy- és tehergépkocsik főtengelyköszörülése
Vasúti szállítással utánvéttel vállalatok részére is
FAZEKAS MIKLÓS autószerelő
Nyíregyháza, Holló utca 23.

TRABANT–WARTBURG-TULAJDONOSOK FIGYELEM!
A VAZSINKA-FELE
ELŐGYÚJTÁSSZABÁLYOZÓ
megkönnyíti az indítást, kíméli az egész járművet. Minden típusú motor generálózása, 40 éves gyakorlat, garancia minden munkára. Olcsó üzemanyagjelző.
VAZSINKA
Bp. Kaposvári u. 3. Tel.: 253-520
Lakás: XI., Ábel Jenő u. 4/a.
A lakosság szolgálatában



AUTÓTULAJDONOSOK, MOTORKERÉKPÁROSOK!

A kötelező gépjármű felelősségbiztosítás

1971. évi január 1-én esedékessé vált díjának befizetésére minden autós és motoros ügyfelünknek névre szóló postautalványt küldünk.
A biztosítás díja január 31-ig pótlékmentesen fizethető.
A díj befizetésének igazolására a postautalvány keletbélyegzővel ellátott feladóvevénye szolgál.

ÁLLAMI BIZTOSÍTÓ

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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

HORVÁTH L.

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

Könnyebb indítás – jobb fűtés
AUTÓHŰTŐ-VÉDŐ
TÖRÉSGÁTLÓ KÜDLÁMPASAPKA
Minden típusra, vállalatoknak is
L. BARDOT GASTON
Bp., VIII., Üllői út 16/a.
Telefon: 145-821

AUTÓRUGÓJAVÍTÁS
szereléssel
VÖRÖS ISTVÁN
XIII., Fáy utca 84.
Telefon: 290-279



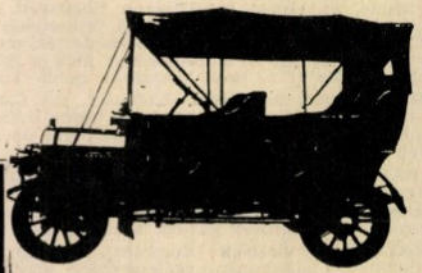
Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK
teljes felújítása
gyors cserével!
Garanciával!
Vidékre utánvéttel
KERÉKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS
„BÁRDI AUTÓTECHNIKA"
Bp. VI., Szondi u. 15.
Telefon: 329-449

AUTÓKERÉK DÍSZTÁRCSÁK
DÍSZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA
Vidékre utánvéttel
MÉSZÁROS fémnyomó
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon 127-584

MOTOROSOK!
Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzáras lemberdzsek 296 Ft
Kismotorra, kerékpárra védőruha 170 Ft
Készíti: **FÁBIÁN JÓZSEF**
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

Gépkocsikerekek statikus és dinamikus kiegyensúlyozása nagy pontosságú elektronikus géppel
BALASSA
Bp. II., Szajkó u. 18. – Tárogató köz
(Vöröshadsereg útja 90. számnál balra)
Tel.: 157-170
A kerekek egyensúlyi viszonyainak
díjtalan vizsgálata

HASZNÁLT SZEMÉLYAUTÓK



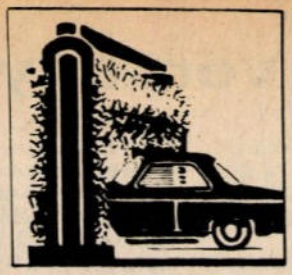
merkur

VÉTELE ELADÁSA

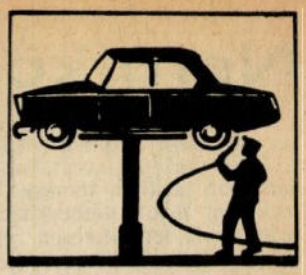
BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE
a
MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT
telepein:

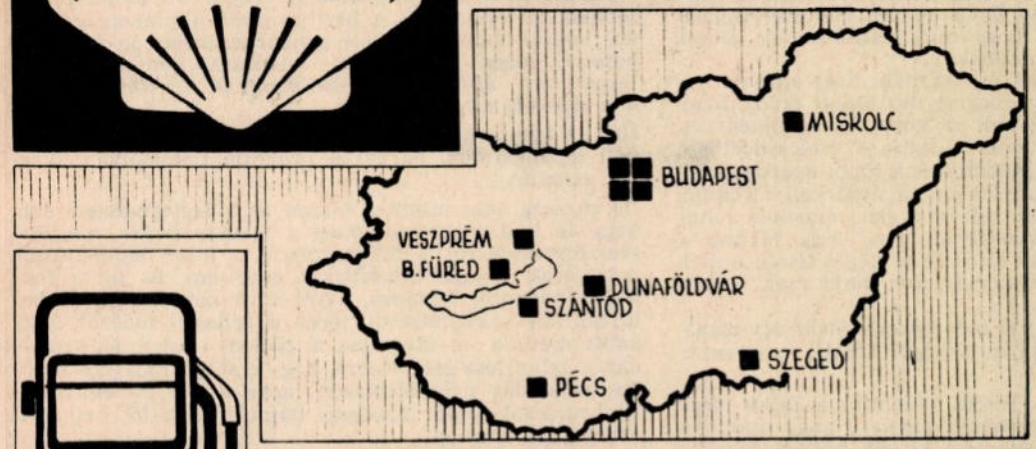
BUDAPEST XIII., Röppentyű u. 73.
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.
SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.
SZOMBATHELY, Tolbuhin út 36.







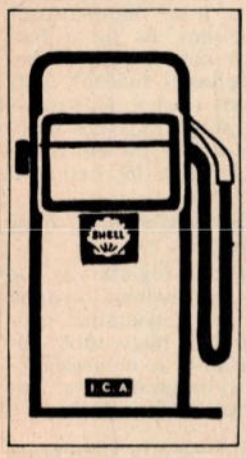




INTERAG RT.



INTERSERVICE



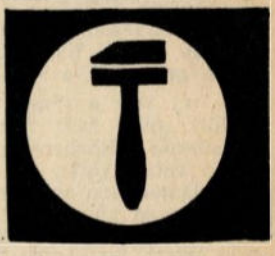


TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL

ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL

SERVICE 6-22^{h}-IG

AUTÓ-ÁPOLÁSI CIKKEK



BUDAPESTI * AUTÓJAVÍTÓ * K.T.SZ. *

POLSKI-FIAT, TRABANT SZERVIZ

kötelező vizsgálatok csekkszelvényre, garanciaszolgáltatás.
Minden típusú személygépkocsi szervizmunkái előjegyzéses rendszerben.

ALVÁZKONZERVÁLÁS

Karosszéria-üregek szakszerű korrózióvédelme

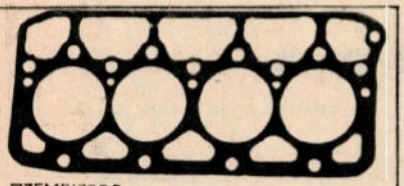
VALVOLINE TECTYL alvázvédőszerrel

Uzemidő két műszakban, 6-tól 22 óráig. Telefonelőjegyzés: 687-464, 689-629.

Budapest III., Köles u. 4

Használt személygépkocsi, mikrobusz vétel, eladás.

Budapest XII., Hajnóczi u. 9. **Telefon: 359-166**



ÜZEMBIZTOS
vörösréz-azbeszt
HENGERFEJTÖMITÉSEK

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

TRABANT—WARTBURG

főtengelygörgőzés, 500—600-as hengerek illesztett, hőkezelt ováldugattyúval, időnként azonnali cserével is. Vidékre utánvéttel.

NAGY ISTVÁN műszerésznél
Makó, Szegedi u. 25.

KÖZÜLETEK, VÁLLALATOK, FIGYELEM!

Megjelent a
MAGYAR ÉPÍTŐIPARI KATALÓGUS sorozat
SZÁLLÍTÓGÉPEK
című kötete,

amely tartalmazza a legelterjedtebb kis- és közép-teherbírású, nagyteherbírású és különleges rendeltetésű

GÉPKOCSIK

jellegrajzát, fényképét és műszaki adatait.

A kötet ára: 326 Ft

Megrendelhető:
ÉPÍTÉSÜGYI TÁJÉKOZTATÁSI KÖZPONT
TERJESZTÉSI OSZTÁLYÁN
Budapest VII., Rumbach S. u. 15/a.
Telefon: 222-675

Nem könnyű a versenyző sorsa

Az 500-asok futamát most intették le, és a kimerült győztes porlepte arcát babérkoszorú övezi. Ebben a pillanatban a fiúk tömege fogja közre a versenyzőt, és csodálva nézik emberközelből azt, aki néhány perccel ezelőtt oly lendületesen repülte át a svéd-áncot.

A nagyobb crossversenyek után a fiatalok csoportosan keresik fel a klubokat — ők is versenyzők szeretnének lenni! Pedig ha tudnák, hogy mire vállalkoznak, akkor talán hamar visszafordulnának...

Hadd mondjam el nyíltan és őszintén, hogy milyen nehéz út vezet a győzelmi dobogóig. Az tudott dolog, hogy minden sportágban meg kell dolgozni az eredményért. Nos, ez a munka még bonyolultabb a motorsportban, amely részben abban is különbözik a többi sportágaktól, hogy a versenyzőnek nemcsak önmagával kell törődnie. Amíg az atléta, befejezve edzésadagját, elmehet zuhanyozni, addig a motorversenyző, vagy még inkább a versenyzőjelölt edzés után elsősorban gépét tisztítja meg és elvégzi az esetleges motorjavítást, majd csak ezután foglalkozhat önmagával.

Az igazán gondos versenyző még edzés előtt is átvizsgálja motorját, amely megbízhatósággal hálálja meg ezt a törődést.

Az elmúlt hónapokban a BHSE, valamint a Zalka Máté MK „felvételi vizsgát" hirdetett, amelyre nagy számban jelentkeztek a fiatalok. Egymást követő három szombat délután összesen 190 fiú jelentkezett crossversenyzőnek; közülük — idő hiányában százat kipróbálva — tizenketten maradtak a rostában.

Hogy mi volt a vizsga anyaga? A farkashegyi pályán kijelölt rövid kört minden fiatalnak többször kellett teljesítenie. Eközben az edző, valamint a szakosztályvezető azt figyelte, miként érzi magát a jelölt a számára ismeretlen motoron, majd az első barátkozó kör után hogyan viselkedik a fiú, ha elcsúszik, vagy elesik, illetve milyen a motorozási készsége, reflexei. Ezeken kívül döntő jelentősége van az erőnlétnek, testi felépítésnek, és főleg azok a fiatalok kerülnek előtérbe, akik közelebb vannak a 17—18. életévhez, mint a húszhoz. A „beváltak" most már a motorozás mellett rendszeresen járnak tornatermi és futóedzésre. Ez utóbbin látszik meg, hogy ki az igazán szívós, nagy akaraterővel rendelkező, amikor sok kilométert kell futni. Miért kell a motorosnak futnia? Azért, mert már nem egy versenyen fordult elő, hogy az utolsó 2—3 körben, amikor eluralkodik a fáradtság, akkor még a technikásabb, jobb motorost is képes megelőzni a rendkívüli akaraterővel rendelkező versenyző. A heti program általában így alakul: hétfőn délután és este gépkarbantartás, kedden tornatermi edzés, csütörtökön futóedzés, pénteken ismét tornaterem, szombaton gépelőkészítés, és végül vasárnap délelőtt motoros edzés.

Hát ez bizony nem kevés. A fiataloknak sok mindenről kell lemondaniok, ha ezt a programot komolyan akarják csinálni.

De ez még nem minden, hiszen az a legtermészetesebb, hogy le kell mondania még a legcsekélyebb mértékű szeszfogyasztásról, a dohányzásról, a késői lepihenésről, hogy csak a legfontosabbakat említsem. És ha a fentieket hónapról hónapra, évről évre következetesen betartja, miközben műszaki téren is fejleszti tudását, hogy adott esetben ne szoruljon a pályán idegen segítségre, akkor talán lesz esélye arra, hogy e sok fáradságos munka, lemondás gyümölcsözzön, azaz a két év előtti kis ifjoncunkból junior országos bajnok vagy jól helyezett versenyző lehessen.

Ezután sem pihenhet, hiszen megszerezte a jogot, hogy elindulhasson a szeniorok bajnokságán.

Szép és nemes feladat a fiatalokkal való foglalkozás. De hadd mondjam meg: jó lenne, ha a jövőben olyanok jelentkeznének a felvételi vizsgákon, akik tisztában vannak vállalásukkal, mert már előfordult, hogy több hónapi befektetett munka után, megriadva a nehézségektől, búcsút mondtak az edzőnek, a sportágnak, azzal mit sem törődve, hogy egy arra érdemesebbtől vették el a sportolási lehetőséget.

A motorsport a jövőben is szeretettel várja a tehetséges és akaraterővel rendelkező fiatalokat.

Molnár Vilmos
az MMSZ elnökségi tagja,
a ZMMK elnöke

FRANTÁTÓL

Mint minden évben, úgy most is megérkezett a bohókás kedvű Franta Šťastný újévi üdvözlete. A csehszlovákok veteránnak számító motoroscsillaga a Jawa-gyár alkalmazottja...



AZ 1970. ÉVI MOTORCSÓNAKBAJNOKSÁG EREDMÉNYEI (2)

SPORTHAJÓK, „SJ" KATEGÓRIA. Bajnok: **BESZE LÁSZLÓ,** Szegedi Spart., 16; — 2. **Urbán László,** MHD, 12; — **„SA" KATEGÓRIA.** Bajnok: **DARVAS ZOLTÁN,** Szegedi Spart., 7; — 2. **Kispál Béla,** Szegedi Spart., 5; — 3. **Tokaji Béla,** Szegedi Spart., 4; — 4. **Baksa Sándor,** Szegedi Spart., 4; — 5. **Cimmermann István,** MHD, 4; — 6. **Ribizsár Mihály,** Szegedi Spart.; — **„SB" KATEGÓRIA.** Bajnok: **FEHÉR JÁNOS,** Bácska Posztó, 7; — 2. **Szombati Tivadar,** Bp. Spart., 6; — 3. **Dőme Béla,** Szegedi Spart., 4; — **„SC" KATEGÓRIA.** Bajnok: **KOZMA JÓZSEF,** MHD, 19; — 2. **Révai Béla,** ZMMK, 12; — 3. **Ribizsár Mihály,** Szegedi Spart., 6; — 4. **Köllner József,** Bp. Spart.; — 5. **Szabados Dezső,** Bp. Spart.; — 6. **Remenár István,** Bp. Spart.; — **„SD" KATEGÓRIA: 1. ÚJVÁRI LAJOS,** Bp. Spart., 16 pont.

Mikor lesznek motorkerékpár VB-futamok

A FIM által összeállított gyorsasági és cross VB-futamokat az alábbi időpontokban rendezik:

GYORSASÁGI FUTAMOK:

Május 2.	Osztrák GP
Május 15.	NSZK GP
Június 5—11	Angol TT
Június 20.	Holland GP
Július 4.	Belga GP
Július 11.	NDK GP
Július 18.	Csehszl. GP
Július 25.	Svéd GP
Augusztus 1.	Finn Gp
Augusztus 14.	Ír GP
Szeptember 12.	Olasz GP
Szeptember 26.	Spanyol GP

MOTOCROSS 250 KCM:

Április 18.	Spanyolország
Április 24.	Svájc
Május 2.	Lengyelország
Május 9.	NSZK
Május 23.	Olaszország
Június 19.	Hollandia
Július 4.	NDK
Augusztus 8.	Finnország
Augusztus 15.	Svédország
Augusztus 22.	Anglia
Október 3.	Ausztria
Időpont nélkül	Jugoszlávia

500 KCM:

Április 18.	Olaszország
Április 25.	Ausztria
Május 16.	Svédország
Május 23.	Finnország
Június 13.	Csehszlovákia
Június 20.	Szovjetunió
Június 27.	NDK
Július 11.	Anglia
Július 18.	NSZK
Augusztus 1.	Belgium
Augusztus 8.	Luxemburg
Augusztus 15.	Hollandia
Szeptember 12.	Franciaország

Világ- és Európa-bajnokságok csehszlovák motorokon



Az ismert minőség mellett az elért sporteredmények is nagyban hozzájárulnak a Jawa és CZ motorkerékpárok népszerűségéhez. Nem árulunk el titkot, hiszen a hazai sportbarátok jól ismerik a csehszlovák versenyzők és motorjaik tavalyi sikereit.

Kezdődött márciusban, amikor a 37 éves Antonin Svab elnyerte a motoros-jégverseny világbajnoka címet, és az csak természetes, hogy egy Jawa DT-500 volt a segítőtársa. (Róla készült a fénykép.)

A salakpálya VB futamai, illetve azok eredményei előrevetették az újabb Jawa-sikerek árnyékát. Amikor a döntőre került a sor, a rajthoz felálló 16 vaspapucsos alatt Jawa-motor türelmetlenkedett, és az immár harmadszor is világbajnok, az új-zélandi Ivan Mauger, valamint a Csapat VB győztese, a svéd együttes is Jawa speedway-n győzött.

A Cross VB 250-es osztályban nem sikerült megismételni az 1969-es sikert, miután a két belga cross-csillag, Robert és Geboers felbontotta a gyárral a szerződést és a CZ-éknek nem volt hasonló képességű versenyzőjük. A gyár színeit a belga De Coster és a fiatal csehszlovák Miroslav Halm képviselte kecsegtető reménnyel, amit a VB lista 3., illetve 5. helye bizonyít. A strakonicei gyár gondban van, mert több mint 10 országban avattak crossbajnokot CZ-motoron, és nem győzik a megrendelt motorokat elkészíteni.

A túraversenyek Európa-bajnokságának 350 kcm-es géposztályában egymás után harmadszor nyerte el a babérkoszorút Kvetoslav Masita a kéthengeres Jawán, és a negyedliteres géposztályban másodszor lett Európa-bajnok František Mrazek, ugyancsak Jawán.

Az elmúlt esztendő legnagyobb sportsikerét a Nemzetközi Hatnaposon aratták szomszédos barátaink, amikor Spanyolországban a Hatnaposok történetének legnehezebb versenyét nyerték meg; ők vitték haza a Trophyt, ezen kívül Csehszlovákiába került az Ezüst Serleg is, sőt, még a 3. helyen is csehszlovák csapat végzett. De még ez sem volt elég: az egyéni versenyek négy felső kategóriájában csehszlovák versenyzők foglalták el az aranyérmet jelentő első helyet, természetesen Jawa-motorokon.

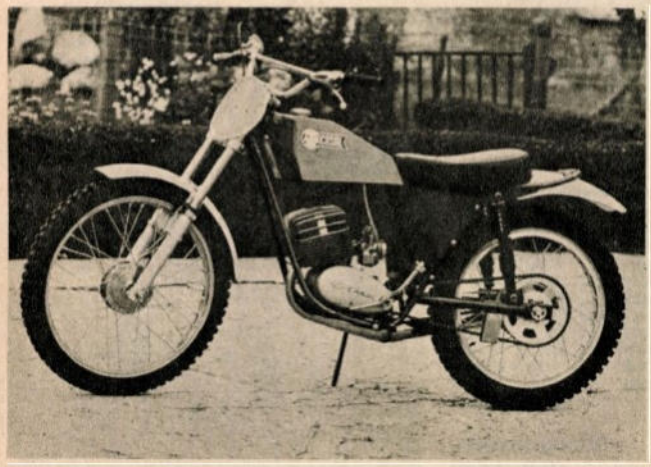
A Jawa és a CZ gyár dolgozói, valamint a csehszlovák versenyzők felkészülten várják az 1971. évi sportesemányeket, hogy újabb „aranyesővel" örvendeztessék meg a motorsport híveit.

Még egy gyors kis spanyol

Az ibériai félszigeten kedvelik a gyors motorokat, amiről a világbajnoki futamokon az apró termetű Nieto és az ő gyors Derbyje bizonyságot tett. Ismét ő lett a világbajnok.

Most a legújabb spanyol versenymotort, a Casal-50-et mutatjuk be. A mindössze 65 kilós versenyparipa szíve egy 40 × 39,5 mm furat-löketű, könnyűfémhengeres kétütemű motor, amely 14 : 1 sűrítési aránynál és 9500 fordulaton 9 lóerőt ad le. Ehhez persze egy olyan Dellorto „etetője" van, amelynek torka 24 mm, és ezen 20 : 1 arányú keverék csurog le a 6,5 literes műanyagtartályból. A gyújtásról a Bosch lendkerékmágnes gondoskodik. Sebességváltója 5 fokozatú, a mellsővillát a Ceriani, a hátsó teleszkópot a Girling cég szállította. Gumiméretek: elöl 2.50×21, hátul 2.75 × 19". Az abroncs és a fék könnyűfémből készült, az utóbbi mérete elöl 130 mm, hátul 150 mm.

A szépnek aligha mondható motor, hatalmasra méretezett bordázata miatt legalábbis 125-ösnek tűnik.



SPORTHÍREK

JACKY ICKX kilépett a GP Versenyzők Szövetségéből, mert a frankfurti ülésen — Ickx szerint — túlzott biztonsági követelésekkel léptek fel a tagok. Így például azt kívánták, hogy kedvezőtlen atmoszférikus időjárás esetén (eső) ne rendezzenek versenyt. A belga versenyző arra hivatkozott, hogy ma már vannak olyan különleges gumiabroncsok, amelyek elhárítják, vagy legalábbis csökkentik a csúszás veszélyét.

AZ MZ VERSENYZŐJE LESZ az olasz Silvio Grasetti, aki tavaly még a Jawáéknak versenyzett; 1971-ben mindkét géposztályban (250 és 350 kcm-ben) a Zschopau-i gyárat képviseli. Az elmúlt évben az MZ-ék legeredményesebb versenyzője a mi Szabó Lászlónk volt, hiszen a szerződéses gyári versenyzőjük, Bartusch kevesebb bajnoki pontot szerzett a 125-ös és 250-es géposztályban, mint a magyar versenyző.

A VB 7. HELYÉRE került Chris Amon, Forma—1 pilóta a francia Matrához szerződött, a francia Henri Pescarolo pedig, aki eddig Matra-versenyző volt, a Frank Williams istállóhoz tartozó egyik March-Fordon fog indulni. A Ferrari-gyár öt versenyzővel szerződött, fontossági sorrendben ezek a következők: Jacky Ickx, Clay Regazzoni, Mario Andretti, Ignazio Giunti és Arturo Merzario. (Lapzártakor kaptuk a hírt, hogy az argentin 1000 km-es versenyen Giunti halálos balesetet szenvedett.)

MOTORKERÉKPÁR VERSENYNAPTÁR

CROSS ORSZÁGOS BAJNOKSÁG:

Május 2.	Esztergom	SZIM Vasas SC
Május 23.	Székesfehérvár	Videoton SC
Június 13.	Szeged	Volán SE
Szeptember 5.	Ajka	Alumínium SK

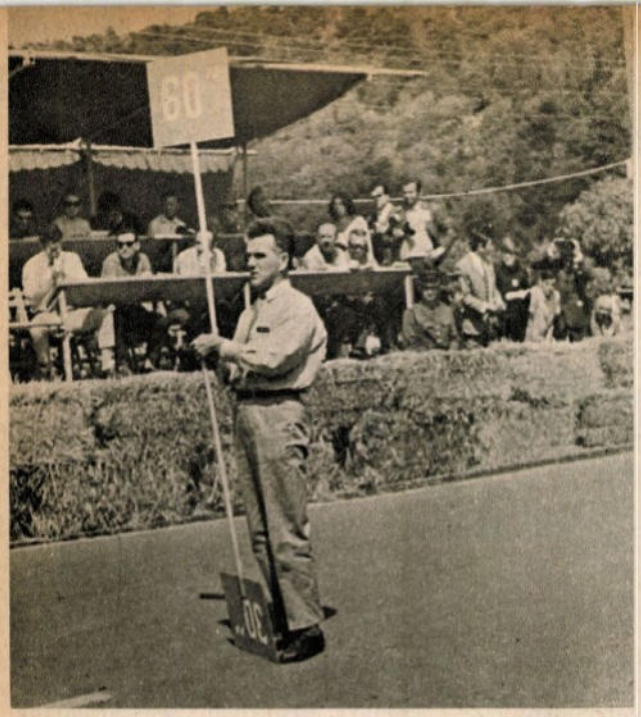
SALAK SZENIOR ORSZÁGOS BAJNOKSÁG:

Április 25.	Miskolc	Papp József SE
Május 23.	Szolnok	MTE
Június 27.	Szeged	Volán SE
Július 25.	Debrecen	Volán SE
Augusztus 8.	Gyula	MEDOSZ SC

GYORSASÁGI ORSZÁGOS BAJNOKSÁG:

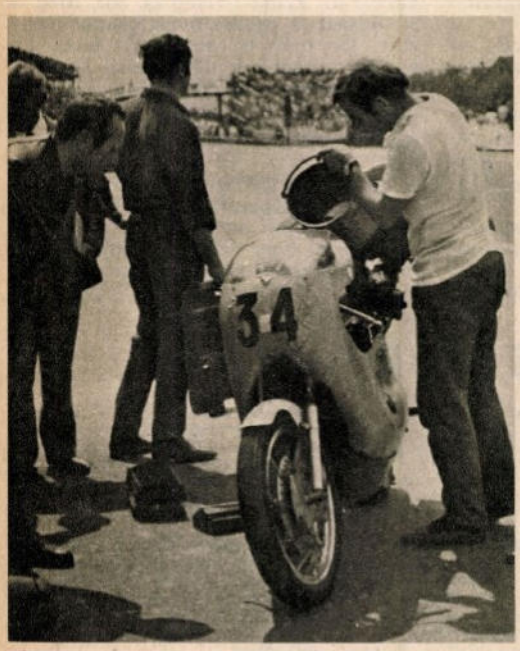
Május 9.	Kaposvár	Volán SK
Június 20.	Budapest	Zalka Máté MK
Augusztus 8.	Budapest	Bp. Honvéd SE

A PÁLYA MENTÉN

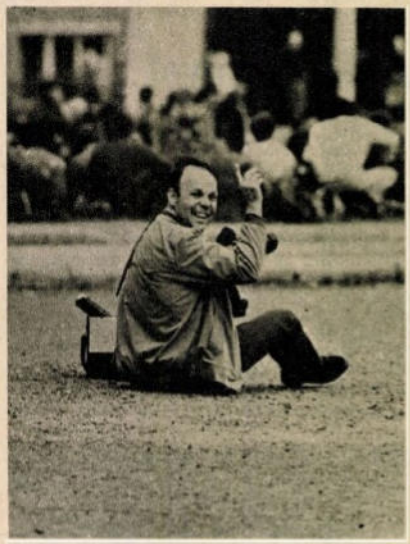




Az ember ne legyen babonás. Jól tudja ezt Silvio Grasetti is, aki „vendégszereplője" volt az MZ-istállónak, és nem a 13-as rajtszám miatt dobta be a törülközőt, hanem mert elfogyott az MZ szikrája



Jó motor, gyors motor az 500-as Kawasaki, csak ne lenne olyan részeges. Amíg a többiek „egy töltettel" érik el a célt, addig ennek a japáninak meg kell állnia a depójánál, ahol — időnyerés miatt — vödörből „itatják"



Európa egyik legnevezetesebb motorsport-fotóriportere, az osztrák Hans Gruber (akinek sportképei világszerte megjelennek) ha a helyzet úgy kívánja, leül az út közepére is, hogy más látószögből tudósítsa a lapjait

Vége a versenynek, és a nevezetes Sachsenring-pálya hosszú célegyenesét kettős, tömött sorban megtöltik az autók és benne az utasok, akik türelmesen várakoznak



A nálunk is ismert bécsi versenyző, Kriwanek mérnök és az ő forgótárcsás (nagyon megbízható) Rotaxja most robogott el, és a csinos Kriwanekné azt mutatta férjének, hogy mögötte jön a Szabó (LR-Láci rückwertz) aki már 4 mp-re megközelítette

(Rózsa György felvételei)

