

ma

autó-motor

XXIV. évf.
1971. IV. 6.
Ára: 3 Ft
7

GM

1971
JANUÁR 1-TŐL

HUNGAROSZERVIZ

A GENERAL MOTORS-szal történt megállapodás alapján a HUNGAROSZERVIZ-nél megalakult az

OPEL

KADETT B, C ● REKORD A, B, C
COMMODORE G, GS, GSA, GSE ● MANTA ● ASCONA
KAPITÄN ● ADMIRAL ● DIPLOMAT típusú

gépkocsik **garanciális** javítószolgálata, vevőszolgálata és konszignációs raktára. A **Hungaroszerviznél** beépített **eredeti gyári** alkatrészekre a General Motors 10 000 km vagy 6 hónap garanciát ad, a garancia-időn túli javításoknál is.

A javítási munkákat a General Motorsnál kiképzett szakemberek végzik gyári előírások szerint, speciális szerszámokkal és készülékekkel.

A szerkezeti alkatrészeken kívül az eredeti karosszéria-elemekben és fődarabokban jelentkező igényeket is kielégítjük.

A folyamatos kiszolgálás érdekében igényét jelentse be vevőszolgálatunknál. Az igényeket a jelentkezés sorrendjében elégítjük ki.

Díjtalan műszaki tanácsadás.

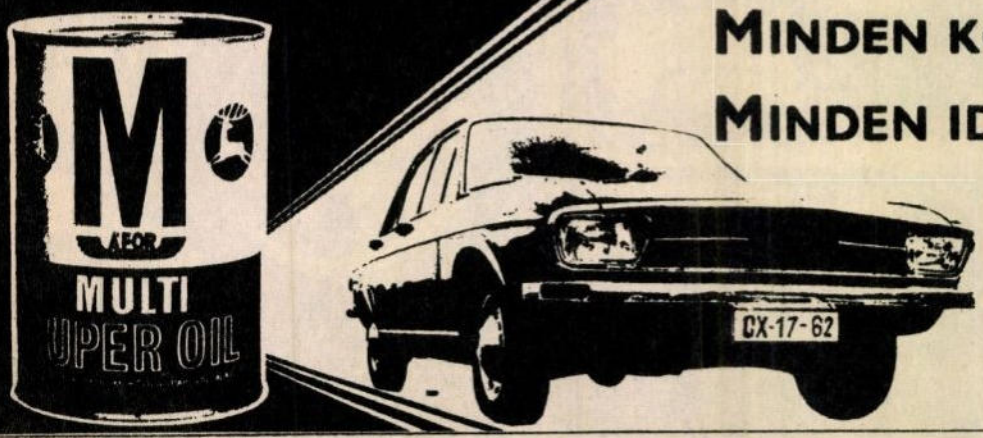
Garanciális javításoknál az **Euroszerviz** garanciafüzetét is elfogadjuk.

HUNGAROSZERVIZ *Tel.: Vevőszolgálat 835-975 Bp. XIV., Gizella út 20.*

VILÁGSZÍNVONAL

ÁFOR BENZIN-OLAJ

MINDEN KOCSIHOZ
MINDEN IDŐBEN



A KRESZ MÓDOSÍTÁSA (IV)

Hol szabad megállni az egyirányú utca bal oldalán

A közúti közlekedés szabályait módosító és kiegészítő rendelet, bizonyos feltételek mellett, az egyirányú utcában az úttest bal oldalán is megengedi a megállást és a várakozást.

A rendelet megjelenése óta — különösen a fővárosban — számos vita forrásául szolgált a vonatkozó rendelkezés értelmezése. Az AM is igen sok levelet kapott gépjárművezetőktől, amelyekben magyarázatot, felvilágosítást kérnek, hogy melyik egyirányú utcában és milyen feltételek mellett szabad megállni, illetőleg várakozni az úttest bal oldalán.

A módosító és kiegészítő rendelet a következő előírást tartalmazza:

> **„Olyan egyirányú utcában, ahol a két oldalon várakozó járművek között legalább egy forgalmi sáv szabadon marad, az úttest bal oldalán is meg szabad állni."**

Eszerint a megállás, illetőleg a várakozás akkor megengedett, ha az úttest két szélén várakozó járművek között egy jármű vagy járműsor biztonságos elhaladásához szükséges úttestrész szabadon marad.

A gyakorlati alkalmazásban az okoz nehézséget, hogy az adott egyirányú utcában valamelyik oldalon várakozik-e jármű, s ha igen, milyen jármű.

A rendelkezés helyes értelmezése az, hogy a megállást és várakozást az egyirányú utcában az úttest bal oldalán megengedettnek kell tekinteni akkor, ha az úttesten legalább két leálló és egy forgalmi sáv áll a járműforgalom rendelkezésére, függetlenül attól, hogy várakoznak-e az utcában járművek, avagy sem **(1. ábra)**.

Tehát az olyan egyirányú utcában, amely csak egy vagy két forgalmi sáv szélességű, az úttest bal oldalán megállni is tilos, attól függetlenül, hogy a menetirány szerinti jobb oldalon a megállást vagy várakozást jelzőtábla tiltja-e vagy sem **(2. ábra)**.

Ebből következik, hogy az olyan egyirányú utcában, amely csak két forgalmi sáv szélességű, az úttest bal oldalán akkor is tilos megállni és várakozni, ha a jobb oldalon való megállást vagy várakozást jelzőtábla tiltja **(3. ábra)**.

Az olyan egyirányú utcában viszont, amelynél az úttesten három vagy ennél több forgalmi sáv áll rendelkezésre — függetlenül attól, hogy azokat útburkolati jelek jelzik-e vagy sem —, megállást vagy várakozást tiltó jelzőtábla hatálya csak arra az oldalra vonatkozik, amelyik oldalon a tábla el van helyezve. Az ilyen utcában az úttest bal oldalán történő megállás vagy várakozás tilalmát külön kell jelezni **(4. ábra)**.

Ha tehát három vagy több forgalmi sáv van az úttesten, és az egyirányú utcának csak a jobb oldalán van tilalmi tábla elhelyezve, ez az úttest bal oldalára vonatkozóan a megállást vagy várakozást nem korlátozza. Ha ilyen utcában mindkét oldalon korlátozásra van szükség, a megfelelő jelzőtáblákat mindkét oldalon el kell helyezni **(5. ábra)**.

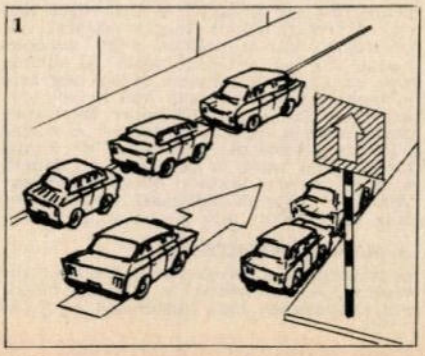
A járművezetők jobb tájékoztatása, a félreértések elkerülése végett olyan egyirányú utcák esetében, ahol vitatható, hogy van-e három vagy ennél több forgalmi sáv az úttesten, indokolt „Várakozóhely" jelzőtáblával, vagy útburkolati jelekkel külön jelezni, hogy a megállás és várakozás az úttest bal oldalán is megengedett **(6. ábra)**.

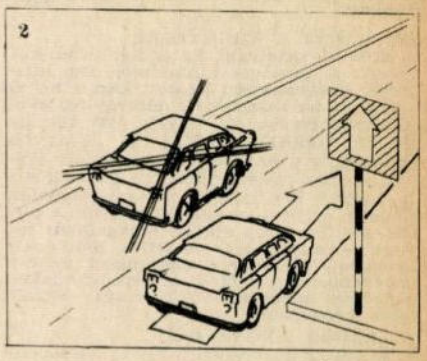
Ebből az is logikusan következik, hogy olyan egyirányú utcában, amely három forgalmi sávnál kisebb szélességű, az úttest bal oldalán történő megállást továbbra is meg lehet engedni az eddigi gyakorlatnak megfelelően. Ebben az esetben a bal oldalon „Várakozóhely" jelzőtáblát kell elhelyezni.

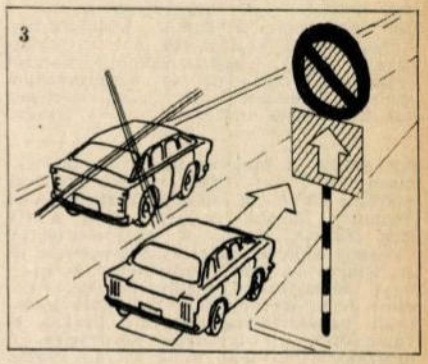
Ilyen intézkedésre kerülhet sor például olyan egyirányú utcákban, ahol az úttest két forgalmi sáv szélességű és a menetirány szerinti jobb oldalon a megállást jelzőtábla tiltja, de az úttest bal oldalán való várakozásnak forgalomszabályozási vagy egyéb akadálya nincsen.

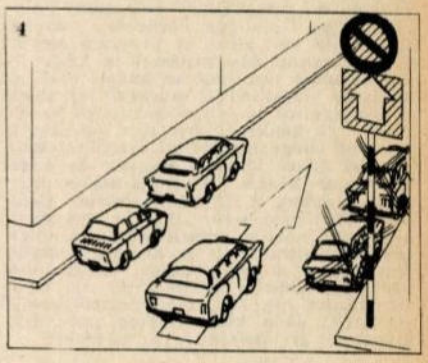
Összefoglalva tehát azt a végső következtetést vonhatjuk le, hogy a rendelet értelmezése és alkalmazása tekintetében csupán akkor jelentkezhet probléma, ha a gépjárművezetők az egyirányú utca szélességét tévesen ítélik meg és olyan egyirányú utcában is megállnak az úttest bal oldalán, ahol legalább két leálló sáv és egy (a biztonságos közlekedéshez elegendő — tehát legalább 2,5 m) széles forgalmi sáv nem áll rendelkezésre. Ez ugyanis az alapvető feltétel, amire a járművek vezetőinek minden esetben ügyelniük kell.

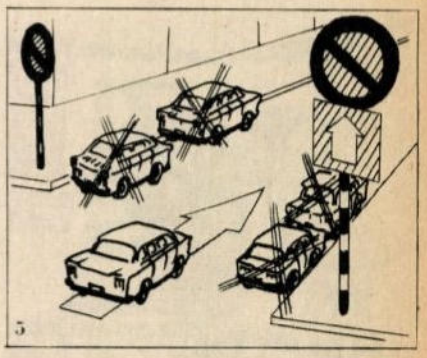
Pelbárt Jenő r. alezredes

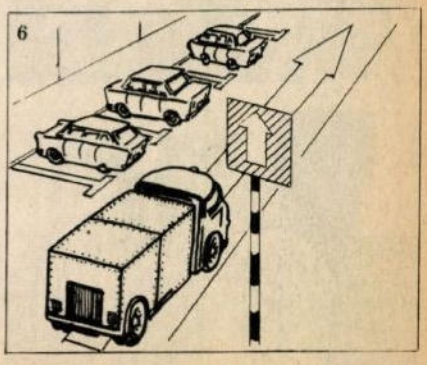












am híradó

MEGSZŰNT A HÓÜGYELET

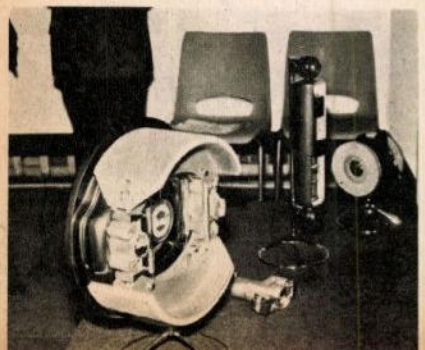
a KPM Útosztályán. Az eddigi jelentések szerint az országos úthálózaton 1700 kilométer hosszúságban okozott kárt a hó és a fagy: a főútvonalakból mintegy 550 kilométernyi károsodott. Tavaly 4300 kilométer út rongálódott meg. A károsodás csökkenése a korábbi évek nagyobb arányú javítási programjának is köszönhető. A legtöbb kár Borsod, Heves, Szabolcs, Szolnok és Pest megye útjait érte. A tervek szerint — az építési szakaszokat kivéve — május 1-re a teljes főútvonalhálózatot, elsőként a nemzetközi utakat, rendbehozzák, hogy az autósforgalom kezdetére zavartalan közlekedési feltételeket teremtsenek.

A „SÁRGA ANGYALOK"

— az Autóklub országúti segélyszolgálatának kocsijai — az autós idényben már 3 ezer kilométer útvonalon közlekednek. Április 30-tól kezdve, az autóturisztikai szezon végéig meghosszabbított hétvégi szolgálatot tartanak az országutakon. Minden pénteken 17—22 óráig, szombati napokon 14—22 óráig, vasár- és ünnepnapokon pedig 7—22 óráig tartanak szolgálatot. Május 3-tól két nagy forgalmú útvonalon — a Budapest—Hegyeshalom (M1-es út) és Budapest—Siófok (autópálya—autóút) útvonalszakaszon hétköznapokon is rendelkezésre áll a segélyszolgálat. Mégpedig hétfőtől péntekig 8 órától, szombaton 6 órától.

AZ MTSZ, a Magyar Kereskedelmi Kamara és a brit Iparügyi Minisztérium március 22. és 26. között Budapesten, a Technika Házában rendezte meg a III. Brit Műszaki Hetet. A nagyjelentőségű esemény sajtótájékoztatóján megjelent H. W. Sturdy, a brit kereskedelmi és iparügyi minisztérium osztályvezetője, valamint J. E. Reeve, Nagy-Britannia budapesti nagykövetségének első titkára, és válaszoltak az újságírók kérdéseire. A műszaki héten több mint hatvan angliai vállalat és tudományos intézmény képviseletében mintegy százhúsz angliai szakember vett részt. A program szerint 58 — részben filmvetítéssel is kísért — szakelőadást tartottak az angol iparágak legújabb termékeiről, műszaki fejlesztési eredményeiről. Az angol partnerek ez idő szerint 22 konkrét javaslatot vizsgálnak, amelyek megvalósításával termelési kooperáció jöhet létre a magyar és angol vállalatok között. A Rolls-Royce ipari gázturbinákat, a British Petroleum Company (BP) termékeit, a Plastic Dip Mouldings cég merítve préselt műanyag alkatrészvédő burkolatait is bemutató kiállítási anyag sorában autós szempontból külön is említést érdemelnek az Ultra Electronics cég autóba szerelhető rádiótelefonjai és a híres Girling fék-, fékalkatrész- és lökésgátlógyár termékei







Közel két évtizede immár, hogy a 9. sz. „Bánki Donát" Ipari Szakmunkásképző Intézetben hazánk felszabadulásának évfordulója tiszteletére megrendezik a szakmunkástanulók a „Szakma Kiváló Tanulója" versenyt. Az idei döntőn az ország minden részéből mintegy 200 végzős fiatal mérte össze elméleti és gyakorlati felkészültségét az autószerelő, a géplakatos és a karosszéria-lakatos szakmában. A színvonalas verseny legjobbjai az autószerelő szakmában: 1. Richolm Károly (9. sz. Intézet, Budapest) — 2. Farkas Gyula (101. sz. Miskolc) — 3. Benkó György (9. sz. Bp.); — a géplakatos szakmában: 1. Galián Gyula (400. sz. Győr) — 2. Szabadi János (2. sz. Bp.) — 3. Fedor András (110. sz. Nyíregyháza); — a karosszérialakatos szakmában: 1. Everling Rudolf (9. sz. Bp.) — 2. Petrovics József (9. sz. Bp.) — 3. Horváth Ferenc (13. sz. Bp.). A legjobbak pénzjutalomban, illetve külföldi jutalomüdülésben részesültek. És, természetesen sikeres szereplésük legnagyobb elismeréseként szakmunkásbizonyítványt kaptak



A Műszaki Könyvklub új helyiséget kapott a Bajcsy-Zsilinszky út 22. szám alatt. Ezzel a Klub hétéves fennállásának újabb fejlődési szakaszába lépett. A Műszaki Könyvklub tagjai közé nemcsak mérnökök, technikusok, hanem ipari munkások, pedagógusok, diákok is feltűnően nagy számban jelentkeztek. A Klub tagjaitól semmiféle tagsági díjat nem kíván, ezzel szemben tájékoztatást nyújt a készülő műszaki könyvekről és a Műszaki Könyvkiadó gondozásában megjelent művekre a kijelölt boltokban 15%-os engedményt ad. Kívánságra részletfizetés is lehetséges. A Klub bemutatótermében állandó kiállítást rendeznek a magyar és külföldi kiadványokból, tájékoztatókból, és állandó információs szolgálatot tartanak — nemcsak a klubtagok, hanem bárki számára is. Rendszeres szakíró-olvasó találkozókat rendeznek, vevőszolgálatot tartanak fenn



Március 5-én délelőtt köszöntötte az Országos Műszaki Könyvtár és Dokumentációs Központ a felszabadulás óta eltelt időszak 2 milliomodik olvasóját: Török Sándor vegyészmérnököt, a Reanal Finomvegyszergyár dolgozóját. Az ebből az alkalomból rendezett sajtótájékoztatón Lévai Tamásné főigazgató vázolta a Könyvtár közel 90 éves fejlődését. Nemcsak a 300 000 kötet szakkönyv és sok ezer folyóirat vonzza az olvasókat, hanem igen kecsegtető a 380 000 fordítás, a milliós figyelőkarton-gyűjtemény, amely eligazít a szakirodalom szinte áttekinthetetlen mennyiségén. Az autósok érdeklődésére különösen számot tarthatnak a különböző típusú könyvek, a világ minden részéből járó autós és motoros szakfolyóiratok, amelyek a legújabb típusokról, kísérletekről, újdonságokról adnak számot. Az ország legnagyobb nyilvános műszaki könyvtárának Bp. VIII., Múzeum u. 17. alatti olvasótermei hétfőn 13—21-ig, kedd, szerda és péntek napokon 10—21 óráig, szombaton és vasárnap 9—13 óráig állnak az olvasók rendelkezésére (csütörtökön zárva). A könyvtár használata díjtalan, és a könyvek kölcsönözhetők is

A KEMPINGEZŐK FIGYELMÉT

a későbbi torlódások elkerülése érdekében felhívjuk arra, hogy a Magyar Camping és Caravanning Club megkezdte a nemzetközi camping-carnet-k ez évi érvényesítését és az új carnet-k kiállítását. A carnet(kárné) a kempingekben igénybe vehető kedvezményeken kívül a kempingekben előforduló személyi és dologi károkkal kapcsolatban nemzetközi szavatossági biztosítási védelmet is nyújt. A klub VIII., Múzeum u. 11. alatti irodájában (Tel.: 141-880) szívesen ad részletes felvilágosításokat.

ÚJABB TERVPÁLYÁZATOT

készítenek elő a zuglói — Örs vezér téri — városrészközpont megtervezésére. A beruházó vállalat előírta, hogy gondoskodni kell az autóparkolóról is: általában az épületek minden ötven négyzetmétere után egy autónak kell helyet biztosítani. Összesen több mint 3200 autó parkolóhelyét kell megtervezni. A zuglói városrészközpontot nemcsak a metró hozza majd közel a belvároshoz, hanem a kiegészítésre kerülő, korszerű burkolattal és fénycsővilágítással tervezett és már építés alatt álló Kerepesi út is.

A MAKÓI VÁSÁRTÉREN

hozzákezdtek az autószerviz-állomás építéséhez. A terv szerint a jövő év második negyedében már fogadhatja az autósokat az AFIT XI. Autójavító Vállalatának 4-es makói és 5-ös szentesi szervizállomása. Naponta 60—70 kocsi szervizét, futójavítását végezhetik el. Az új állomásokon lesz gépi autómosás, s a korszerű fényező fülkék a gyárihoz hasonló lakkozást tesznek lehetővé. Mindkét helyen célgépek is segítik a fontos berendezések szakszerű, pontos beállítását. A makói és szentesi szervizállomásokat már úgy tervezték, hogy az 1980-ra várható nagyobb igényeket is kielégíthessék.

A MOGÜRT ÉS AZ AUTÓKER

öt évre szóló bizományosi keretszerződést írt alá. Ez lehetővé teszi, hogy új munkakapcsolatok alakuljanak ki, hosszú távra tervezzenek és közösen alakítsák ki az importpolitikát. A két vállalat 1969-ben szocialista országokból 7800 haszonjárművet importált, illetve értékesített, tavaly már több mint 20 ezret hozott forgalomba, s az idén a lekötött teherautók és speciálkocsik száma máris megközelíti a 20 ezret. Az 1971—75. közötti időszakban a Mogürt és az Autóker közös tehergépjárműforgalma 3,4 milliárd devizaforint lesz. A legnagyobb feladat az alkatrészutánpótlás. Az 1971—75-ös időszakra 3,6 milliárd devizaforint értékű pótalkatrész behozatalát tervezik. Az idén is a tavalyinál 30 százalékkal több alkatrészre adtak megrendeléseket — a többi a külföldiek szállítóképességén is múlik.

A MAGYAR AUTÓKLUB

Budapesti Szervezete április 9-én, pénteken du. 5 órakor „Amit a gépkocsi biztosításáról tudni kell" címen előadásos ankétot rendez a II., Rómer Flóris u. 4/a székház előadótermében. Mindenkit szeretettel várnak.

Több szem többet lát...

„JÁRDASZEGÉLY-ELEM"

Lapjuk ez évi 4. számában megjelent „A Kresz módosítása" c. cikkel kapcsolatban tájékoztatás céljából közlöm, hogy az általam tervezett ferde oldalsíkú és legömbölyítéssel készülő, élek nélküli, ún. „egységes járdaszegély-elem" szabványosítása folyamatban van.
A gyártást a Beton- és Vasbetonipari Művek (Bp. XI., Budafoki út 209—215) fogja megindítani.
Ez a szegély-elem lehetővé teszi, hogy a járművek félkerékkel könnyen felhajthassanak a járdára, és hogy az autógumi megsérülése nélkül bárhol a járda mellé simulhassanak.

BÓRA GYULA
Bp. II., Mártírok útja 64/b

IDŐS OROSHÁZI GÉPJÁRMŰVEZETŐK TALÁLKOZÓJA

Negyvenöt—ötven évvel ezelőtt még csodálat tárgya volt Orosházán a gépkocsi — azaz hogy automobil —, amely magától haladt. Akkor sofőrnek lenni még különleges foglalkozás volt —, ha pedig a tulajdonos vezetett, szerelt, furcsa hóbortnak számított. S mint általában az azonos érdeklődési körű emberek esetében szokás, a sofőrök között is mind szorosabb kapcsolat alakult ki a városban. Hogy ez a barátság milyen tartós és mély, bizonyítja az az immár negyedik találkozó is, melyet március 13-án rendeztek a Békéscsabai Baromfifeldolgozó Vállalat Orosházi Gyára és a Kőolajfúrási Üzem támogatásával az autózás veteránjai. Először 1929-ben, majd 1939-ben, harmadszor 1961-ben tartottak találkozót, és most ismét összejöttek, hogy felelevenítsék az izgalmas perceket, dicsérjék első kocsijukat, megmosolyogják az egykori ugratásokat, tréfákat.
Az ünnepség elnökségében foglalt helyet Ulbert István, a Baromfifeldolgozó Vállalat Orosházi Gyárának vezetője, Hersch Lajos, a Kőolajfúrási Üzem orosházi egységének helyettes vezetője, Varga János, az Orosházi Rendőrkapitányság közlekedési osztályának vezetője, valamint dr. Bárány Aladár, Dimák József, Rajki Albert, akik 45—50, sőt 53 éves jogosítványt mondhatnak magukénak. A korelnök, Dimák József köszöntője után a résztvevők néma felállással tisztelegtek elhunyt kollégáik emlékének, majd dr. Bárány Aladár tartott beszédet. — Igen jól emlékszem, hogy amikor 1922-ben édesapám megvette számomra azt a háromkerekű cyklonettet, megmondtam: eljegyeztem magam az örök szegénységgel. Mert a gépkocsi számomra mindig azt jelentette, hogy nekem lehet rossz cipőm, vagy kopott ruhám, de a kocsinak mindent meg kell adni, ha elvárom tőle, hogy jól szolgáljon — mondta többek között, felelevenítve az autózás hőskorának emlékeit. Ekkor a legtöbb gondot talán az üzemanyagellátás okozta, hiszen benzint csak a fővárosból lehetett beszerezni! Az idős sofőrök büszkesége, hogy — tudomásunk szerint — Orosházán alakult meg az első vidéki szakszervezet hivatásos gépjárművezetők számára. — Ha ez a mai összejövetelünk csak egy kis segítséget is adott a mai élet forgalmában résztvevők neveléséhez, ha baráti összetartozásunk példája követésre talál, akkor igazán helyes volt ezt megrendezni — jegyezte meg dr. Bárány Aladár, befejezésül pedig az autós szolidaritás jelentőségét hangsúlyozta, amely ma talán még inkább nélkülözhetetlen, mint évtizedekkel ezelőtt. Szabályos, udvarias közlekedés, egymás segítése — ez legyen minden gépjárművezető alapelve.
A találkozó emlékére az ünnepségen plaketteket nyújtottak át a 25 éve, illetve annál régebbi idő óta jogosítvánnyal rendelkezőknek.

Tóth Ibolya



Sokat járok Székesfehérváron a balatoni úti benzinkúthoz. Talán megszokásból, de mindig tudtam elolvasás nélkül, hogy járművemmel hol tudok tankolni. Aztán a régi töltőgépek helyett négy import töltőautomatát szereltek fel. Az automaták jók és szépek, csak azt kifogásolom, hogy mind a négy kút nagyon egyforma, tehát nem lehet megállapítani, hogy melyikből folyik a gázolaj, a keverék, a normál- és a szuperbenzin. Így nemcsak az idegenek, hanem a helyi autósok is keresgélik a kocsi márkájának megfelelő üzemanyagot. A benzinkútnál sok, igazán szép reklámtábla van elhelyezve, amely felhívja a gépjárművezetők figyelmét, hogy milyen irányban, hány méterre találnak bisztrót. Talán azt is ki lehetne írni, hogy melyik kútból mit lehet tankolni!

SZIGETI SÁNDOR
Székesfehérvár, Dr. Münnich F. lt. 16.

A Német Demokratikus Köztársaságban az egyik főközlekedési úton haladtam kocsimmal, amikor az előttem haladó motorosra lettem figyelmes. A motoros a mellén és a hátán egy szövetből készült táblát viselt „L" betűvel. „Lernend" = tanuló. Az NDK-ban ugyanis nemcsak az autókon, hanem a motorosokon is megtalálható az „L" betű, ha azt tanulóvezető vezeti. Nem lehetne esetleg nálunk is engedélyezni az új motorosok számára a „T" jelzés használatát? Hiszen a balesetek egy részét a gyakorlatlan vezetők okozzák — s azok nemcsak autón ülnek...

BÁLINT JÁNOS gépjárműtechnikus
Gödöllő, Kobzi János u. 1.



TÖBB SZEM LÁTTA...

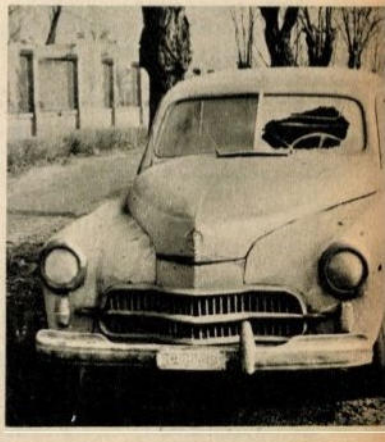


Ha ez a kép nyilvánosságot kap, talán felismeri az illető vállalat ezt a már halálra ítélt „jószágot". Az első felvételt (amelyen még hó borította a kocsit) január 20-án, a másikat (amelyen már a szélvédő-üveg is be van törve) február 11-én készítettem. Félreértés ne essék, nem követem állandóan ezt a BA-87-44 rendszámmal ellátott gépkocsit, hogy felvételeket készíthessek róla. Hiszen követni nem is lehet, mert valamikor még karácsony előtt megállt Cegléden a Széchenyi úton. És azóta is ott áll. Vajon hogyan készíthették az év végi leltárt az illető vállalatnál, hogy ez az autó nem hiányzott?

HANÓ JÁNOS gépjármű szakoktató
Szolnok, Bálvány u. 25.

Találtam egy Warszawát. Rendszáma: BA-87-44, tárolási helye: Cegléd, Széchenyi út széle, a Kálvária-temető mellett. A megtalálás időpontja: 1970. december 21. A kocsi akkor még kifogástalan külső állapotban parkolt. Azóta eltelt sok-sok hét, de senki sem jelentkezett érte. Csak egy sárkupac látszik az út szélén. A szélvédő betört, a kocsi belsejébe már a víz is befolyik. A kocsi állapota napról napra romlik. Elszomorító!

HETÉNYI LÁSZLÓ
Cegléd XIV., Külső Kátai út 35/a.
Közúti Gépellátó Vállalat 2. Gye.



SZÁMOK VALLATÁSA (II)

AZ ÁTHALADÁSI ELSŐBBSÉGRŐL

Az útkereszteződések nagy többségében nincs forgalomirányítás. Ezekben az útkereszteződésekben vagy a kihelyezett jelzőtábla, vagy — amennyiben egyenrangú az útkereszteződés — a jobbkéz-szabály alkalmazása dönti el az áthaladási elsőbbség kérdését.

A köztudatban az a vélemény alakult ki, hogy az egyenrangú útkereszteződések a veszélyesebb helyek, mivel a jobbkéz-szabály értelmezése jóval nagyobb körültekintést igényel, mint például az „Elsőbbségadás kötelező" jelzőtábla felismerése. Olyan érvek ezek, amelyek nagyon logikusnak tűnnek. A baleseti statisztika elemzése azonban egészen másra hívja fel a figyelmünket.

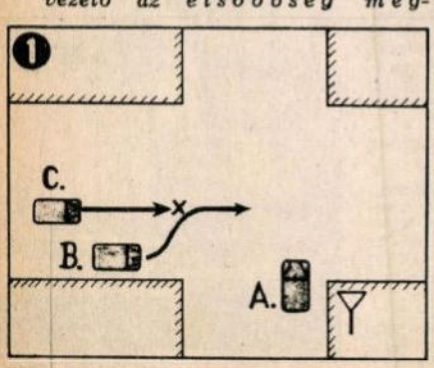
1970-ben a forgalomirányítás nélküli, *egyenrangú* útkereszteződésekben *328* baleset történt az elsőbbségi jog meg nem adása miatt — az ugyancsak forgalomirányítás nélküli, de *különböző rangú* útkereszteződésekben viszont 2297! Tehát több mint *hétszerese* az előbbinek. Abszolút értékben, 1969-hez viszonyítva bizonyos súlyosbodás tapasztalható, és az arány eltolódásában is: akkor összesen 2557 baleset történt a forgalomirányítás nélküli útkereszteződésekben (az 1970. évi 2625-tel szemben), 389:2168 megoszlásban.

Mit jelentenek ezek a számok a *járművezetés gyakorlata* szempontjából?

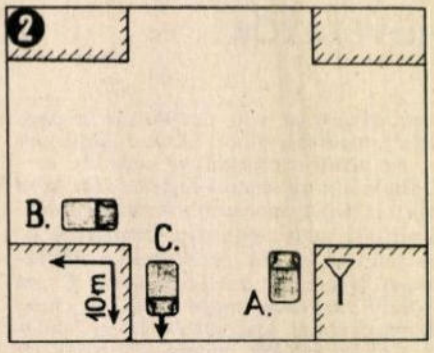
Mindenekelőtt azt, hogy fokozott óvatossággal közelítsük meg a különböző rangú útkereszteződéseket. (A félreértések elkerülése érdekében írjuk le a közismert szabályt, hogy az útkereszteződés akkor különböző rangú, ha: 1. Valamelyik útvonalat „Elsőbbségadás kötelező" vagy „Állj! Elsőbbségadás kötelező" táblával rendelik alá a másiknak; 2. Szilárd burkolatú út földúttal találkozik azonos szintben.)

A Kresz 57. § (9) bekezdésének előírása szerint:

„Rendőri karjelzéssel vagy fényjelző készülékkel nem szabályozott útkereszteződéseket... csak olyan csökkentett sebességgel szabad megközelíteni, hogy a járművezető az elsőbbség megadására vonatkozó kötelezettségének akadálytalanul és biztonságosan eleget tudjon tenni, illetőleg szükség esetén meg tudjon állni."



A szilárd burkolatú út és földút kereszteződésénél a helyzet egyértelmű: lassítással, szükség esetén meg-



állással biztosítani kell a szilárd burkolatú úton haladó jármű zavartalan továbbhaladását. Ugyanez a teendő abban az esetben is, ha az „Elsőbbségadás kötelező" jelzőtáblát látjuk magunk előtt. Az „Állj! Elsőbbségadás kötelező" jelzőtábla előtt pedig *mindig* meg kell állni.

Nem mindegy azonban, hogy hol és hogyan teszünk eleget megállási kötelezettségünknek. Más oldalról megfogalmazva a kérdést: azzal minden járművezető tisztában van, hogy mit kell tennie, ha elsőbbségadásra kötelezett — azt azonban kevesen ismerik kellő pontossággal, hogy mit nem *tehetnek* ilyen szituációban.

A Kresz 55. § (2) bekezdés ezzel kapcsolatban pedig konkrétan rendelkezik, a következőképpen:

„Az áthaladási elsőbbség adására kötelezett jármű az elsőbbséggel rendelkező járművet haladásában nem zavarhatja, sebességcsökkentésre vagy forgalmi sáv változtatásra nem kényszerítheti."

A rendszeresen vezető olvasók bizonyára felidézték már magukban azokat a veszélyhelyzeteket, amelyeket a „forgalmi sáv változtatására" kényszerítés idéz elő. Az *1. ábrán* is egy ilyen szituációt tüntetünk fel. Az *(A)* jármű vezetője megállt ugyan, de már a magasabb rendű útvonalon, forgalmi sáv változtatására kényszerítve ezzel a külső sávon közlekedő *(B)* jármű vezetőjét, akinek most nincs ideje és módja a tükörből vagy más módon meggyőződni a sávváltoztatás veszélytelenségéről, bekapcsolni az irányjelzőt — ösztönösen balra „rántja" a kormányt, hogy az összeütközést az *(A)* járművel elkerülje. Ám ha a véletlen „rosszindulatúan" játszik közre, s a belső sávon éppen akkor halad a *(C)* jármű, esetleg még súlyosabb baleset történik, mintha az *(A)* jármű elejét „húzta volna meg" a *(B)* jelzésű kocsi.

Gyakran okoz veszélyes helyzetet az is, hogy egyes járművezetők nem tartják meg a 10 méteres megállási tilalmat az útkereszteződésekben. Erre utal a *2. ábránk*.

Befejezésül egy kedvező hírt: az új, nyolcszögletű „Állj! Elsőbbségadás kötelező" tábla legfontosabb előnye, hogy hátulról és oldalról is egyértelműen felismerhető — tudjuk tehát, hogy a tábla elé érkező járműveknek meg kell állniok. (A kör alakú „Állj! Elsőbbségadás kötelező" táblát hátulról vagy oldalról látva kanyarodást tiltó vagy előírt haladási irányt mutató táblának is gondolhattuk — ez pedig bizonytalankodást okozott.)

A veszélyhelyzet megelőzésének *alapvető* feltétele azonban továbbra is az, hogy óvatosan közelítsük meg a forgalomirányítással nem szabályozott útkereszteződéseket.

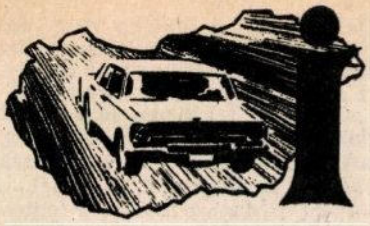
Csiky Antal

NEM IS KÜLÖNLEGES VESZÉLYFORRÁSOK

Az így szabálytalanul párban, sőt trióban egymás mellett kerékpározókat nagy ívben (persze, ha ezzel az egyéb forgalmat nem akadályozzuk) kerüljük el! Ne közelítsük meg őket túlságosan, és főleg: ne az utolsó pillanatban kürtöljünk rájuk. Mert akkor, miközben hátranéznek, az automatikusan elrántott kormánnyal a gépüket is elénk fordítják. — Falvak körzetében és az erdők között vezető útjainkon pedig számítanunk kell a váratlanul elénk kerülő állatokra!







Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

Mielőtt behajtanánk Vác-ra, tekintsük át röviden viszontagságos történelmét. A város földrajzi fekvése igen kedvező. Folyam, síkság és a hegyvidék találkozásának különleges ötvözetét találjuk itt, s a város így gazdasági, kereskedelmi és közlekedési központtá alakulhatott ki. Nem véletlen tehát, hogy első vasútvonalunk éppen Vácot kötötte össze fővárosunkkal. Legnagyobb folyamunk mintegy tiszteletadással meghajolva változtatja meg folyásának keleti irányát délire.

E rendkívül szép és központi fekvésnek köszönheti, hogy — minden bizonnyal — már az időszámítás előtt is lakott terület volt. A rómaiak idején a Duna bal partján szlávok, jobb partján pedig rómaiak és az általuk leigázott népek már élénk kereskedelmi kapcsolatot bonyolítottak le. A honfoglalás idején szlávok lakták, s az is lehetséges, hogy a magyar hadak itt szorították a Dunába Szvatopluk seregeit. Az akkori település fontosságát jelzi, hogy püspökségét feltehetően még első királyunk alapította. I. Géza pedig itt a mogyoródi csata emlékére székesegyházat, palotát építtetett, s egyik oklevelében a települést már városként említi. E korabeli építkezések pompájáról, sajnos, ma már mindössze csak egy-két díszes kőfaragvány és szobortöredék tanúskodik. I. Gézát 1077-ben Vácott temették el. A tatárjárás mindent elsöprő vihara e szépen fejlődő várost sem kímélte. A nagy megrázkódtatást követően német telepesek érkezvén ide, az ismét virágzásnak induló várost erős fallal vették körül.

Mátyás király ebben a városban kötött békét Giskra cseh huszita vezérrel, majd pedig 1485-ben az országgyűlést tartották itt. Nem véletlen volt ez, hiszen az Itáliában tanult, reneszánsz műveltségű Báthory Miklós 3 évtizeden keresztül püspökösködött itt, s igen sokat tett Vác felvirágoztatásáért.

A török hódoltság idején többször cserélt gazdát, fejlődése megtorpant, hacsak az ekkor épült, 7 km hosszú, a források vizét a városba vezető csatorna építését nem vesszük figyelembe. A várost feladó törökök 1686-ban még a részben épségben maradt épületeket is felgyújtották.

A belváros mai arculata nagyrészt a XVIII. században alakul ki, s így túlnyomórészt ma is a barokk idők jellegét viseli. Ebben az időben a roppant vagyonú Migazzi bíboros — bécsi hercegérsek és váci püspök — építkezéseket végeztetett, amely méreteit és stílusát tekintve országos vonatkozásban is jelentősnek mondható. A nagy építkezés maga után vonta az ipari és a kereskedelmi élet fellendülését. A várost Mária Terézia — fényes kíséretével — 1764-ben látogatta meg.

A város a szabadságharc idején két ízben is igen fontos és jelentős ütközet színhelye volt, s a honvédsereg kemény ellenállásban és küzdelemben szerzett újabb dicsőséget. E rendkívül heves csatákról az utókor számára sokat mesélhetne a Gombás-patak és környéke.

A későbbiekben Budapest lendületes előretörése Vác fejlődését visszavetette. A város nagyarányú fejlődése csak a felszabadulás után indult meg, s ma már e város több termékét külföldön is megbecsülik és elismerik.

Közvetlenül a városba érkezésünk előtt, a műút bal oldalán találjuk a szabadságharc ütközeteiben hősi halált halt honvédek tiszteletére 1868-ban emelt emlékművet, a váciak kedvelt szórakozó- és kirándulóligetét, valamint sporttelepét.

Vácra tulajdonképpen a nagy csaták „mezejét" összekötő Gombás-patak hídján keresztül jutunk be (1. kép).

A kétnyílású hidat 1753—57 között építették, s jellegét és művészi értékét tekintve, hazánk egyetlen barokk szobrokkal díszített hídja. A hídon túl bal kéz felől jól felszerelt, modern benzinkút áll. Itt, a töltőállomás előtt a Mártírok útján hajtsunk a Géza király téren keresztül a Vak Bottyán, illetve Konstantin térre, ahol nyugodtan és kényelmesen megállhatunk.

Vessünk most egy pillantást a város térképére! Rögtön megállapíthatjuk, hogy a város „vérkeringését" biztosító főbb utak a Duna folyásával közel párhuzamosan alakultak ki, s Vác idegenforgalmi nevezetességeit közvetlenül a folyam szomszédságában találjuk.

Első utunk vezessen a Rákóczi-szabadságharc híres vezéréről — aki annak idején a váci várkapitány tisztét töltötte be — elnevezett Vak Bottyán Múzeumba. A már ismertetett történelmi események tárgyanyagán kívül itt látható többek között az a teljességre törekvő — a váci várat és várost bemutató — érdekes metszetgyűjtemény. A város fejlődését és jelenlegi életét modern berendezésű kiállítás szemlélteti.

A Konstantin téren áll Vác egyik büszkesége, az 1762—72 között klasszicizáló késő barokk stílusban Canevale terve szerint épült székesegyház (2. kép). A hatalmas méretű hajó és kereszthajó négyzetét kupola fedi. A főoltár és a kupolakép A. Maulbertsch tehetségét dicséri. A magyar reneszánsz kőfaragás figyelemre méltó emlékeit idézi a szentély vörösmárványból készült korlátja és az altemplomban levő két Báthory-címer. A templom mögött a volt kispréposti házak barokk stílusú épület-együttese látható. Itt találjuk még I. István szobrát és a szovjet hősi emlékművet. A székesegyházzal szemben áll az 1744-ben épült püspöki palota barokk épülete, melynek nagy részében szociális otthont rendeztek be. A Köztársaság úton haladva a Március 15. térre érünk (3. kép).

(Folytatjuk)

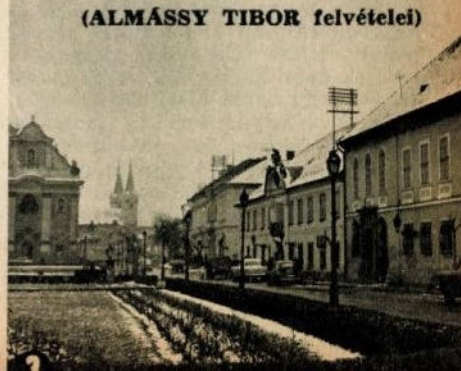


1

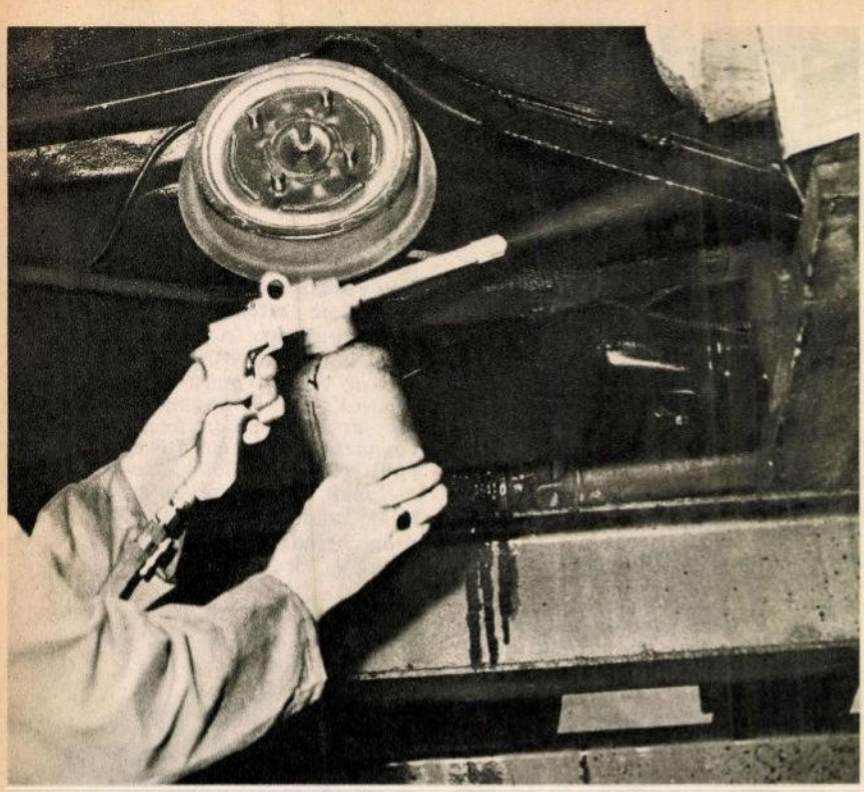


2

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



3



Nem is a „jattpénz" miatt...

Igazán, őszintén, most elsősorban nem is a „diszkrét hála" tenyérből tenyérbe simított papírpénzeivel érvényre juttatott gyakorlatát szeretnénk keresztre feszíteni. Nem. Annál is inkább nem, mert tegye a szívére a kezét (jó, tegyük szívünkre a kezünket), akik nem ilyen előzmények után vittük el valamikor, valahonnan, valamelyik autószervizből autónkat. És ha igazán jól végzett munkát, vagyis a kötelességen túl valami plusz tevékenységet, valami külön figyelmességet is honorálhattunk ezzel, nem ügy az egész. Mindenesetre most nem érdemes rá több szót vesztegetni.

De az már szót kér, és szót is érdemel, hogy a „jattpénzek" lerovásától vagy megtagadásától függetlenül nagyon sok hivatalosan kijelölt autószervizünkből nem „szeplőtelen" megnyugvással távozunk a dolgok végeztével.

Még érzékenyebb a téma felvetése akkor, ha az úgynevezett garanciális javításokról és a garanciális jellegű tényleges vagy akár vélt hibák kijavításának igényéről van szó. Sok-sok ilyen természetű panasz kapcsán vetődik fel, hogy az újdonsült autótulajdonos zokon veszi (joggal), hogy a hibabejelentőlap szakszerűtlen kifejezései miatt lekezelően megmosolyogják őket. És jogosan teszik szóvá azt is, hogy nekik nem kötelességük az autó környezetéből, a motortól vagy a karosszériától származó zajokat, dübörgéseket, egyszóval rendellenességeket pontosan felismerni, nevükön nevezni. De miért is lehetne kötelességük, hiszen ma is nem egy olyan nagy szériában behozott autótípust bocsát vagy bocsátott szárnyra a Merkur Vállalat, amelyhez csupán idegen nyelvű kezelési és karbantartási útmutatót csatolnak, illetve csatoltak. És ha a tulajdonos éppen nem tud idegenül...

Egyik napilap nemrég érdekes riportot közölt arról, hogy a közeli jövőben új üzemmel gazdagodik az AFIT hálózata: indul az új VW-szerviz. Örülnünk kell ennek, hiszen a hazánkban levő autópark jelentős hányadát képezik a VW-típusok, így az ilyen autók gazdáinak a gondja enyhülni fog. Ez olvasható ki a beszámolóból is. Néhány mondatát idézzük:

„Az eredeti VW-tervek szerint felépülő modern szerviz berendezése is megfelel minden igénynek. A 31 kocsiállás közül — amelyeken egyszerre lehet dolgozni — minden harmadikon hangos telefon, a munkalapok gyors továbbítására csőposta áll majd rendelkezésre. Ezenkívül két, úgynevezett diagnosztikai kocsiálláson műszeres futómű- és kerékbeállító működik.

A technikai feltételek azonban csak szakértő és tisztességesen dolgozó munkáskollektívával válnak eredményessé. Az új szerviz minden szerződtetett dolgozójával közöljük a munkafeltételeket: egyik oldalon a korszerű követelmények, a modern technikai felszerelés, a másik oldalon az olyan lelkiismeretesség, amit nem a „jattpénz", hanem a szigorú, személyre szóló felelősség határoz meg. A szerelők nem is találkoznak majd a tulajdonossal: a kocsikat a próbamesterek, a legjobb diagnoszták veszik és adják át. Ugyanakkor számonkérő módszerük alapja az lesz, hogy a diszpécser munkamozzanatokat is pecsétel, tehát nem lehet majd labdázni a felelősséggel. Az eddigi tapasztalatok szerint: azok szokták otthagyni az üzemeket, akiknél a borravaló és nem a munka a fontos, és azok kérik a felvételüket, akiknél a szakmai fejlődés nem mellékes. Alapvető változást hozhat, hogy a szervizhez az ország egyik legnagyobb és legkorszerűbb raktárát építették fel, amelyet a tervek szerint folyamatosan látnak el eredeti alkatrészekkel..."

Önkényesen kiragadott, de lényegét tekintve a cikk mondanivalójának teljességét tükrözte az idézett részlet.

Nincs okunk kételkedni abban, hogy ezek a tervek a korszerű, a reklamációkat minimálisra szorító autójavítás és karbantartás érdekében itt ne valósulnának meg. Minden bizonnyal létre fog jönni és jól fog dolgozni ez a mintaszerviz.

Csakhogy arra is emlékezünk, hogy valamennyi korábban létrehozott ilyen létesítményünk szalagavatóján a szónok mindig az idézett példával lényegében teljesen azonos célokat jelölt meg. „Még egy új szerviz!" — De sokszor írtuk le bizakodva... És aztán jöttek a hétköznapok. Néhol a nagyon is szürke hétköznapok...

De hát a mintaszervizek mellett talán legalább úgy tudunk örülni az olyan javítóbázisnak, ahol semmi más különleges szolgáltatást nem nyújtanak, csak: lelkiismeretesen és korszerűen autót javítanak. Ahol a jól képzett szerelők az autókban fellelhető új megoldásokkal lépést tartva rendszeresen tovább is képzik magukat. És a jól képzett szerelőknek nem kell a különböző szerszámokért vagy anyagért, alkatrészért a műhelyrészek között időt rablóan zarándokolniok, „Csőpostán" vagy kézbesítővel a kezük ügyébe készítik mindig, amire szükségük lehet. És a „garanciális ügyfeleknek" — minthogy az autó vételárával a garanciális időre járó átvizsgálások és esetleges javítások díját is kifizették — nem ingyen szívességet tesznek. És nem veszhet el egyetlen tanksapka sem a javításra váró kocsik között, mert akit egyszer is rajtakapnak ilyen „csínytevésen", példás szigorral megbüntetik. De az ilyen a javítóüzemben erre nem is lesz szükség, hiszen az alkatrész-raktár polcairól soha nem hiányozhat az, amire szükség lehet.

Nyilván nem utópisztikus elképzelések ezek. Szívvel és tervszerűséggel meg is lehet teremteni ezeknek minden feltételét.

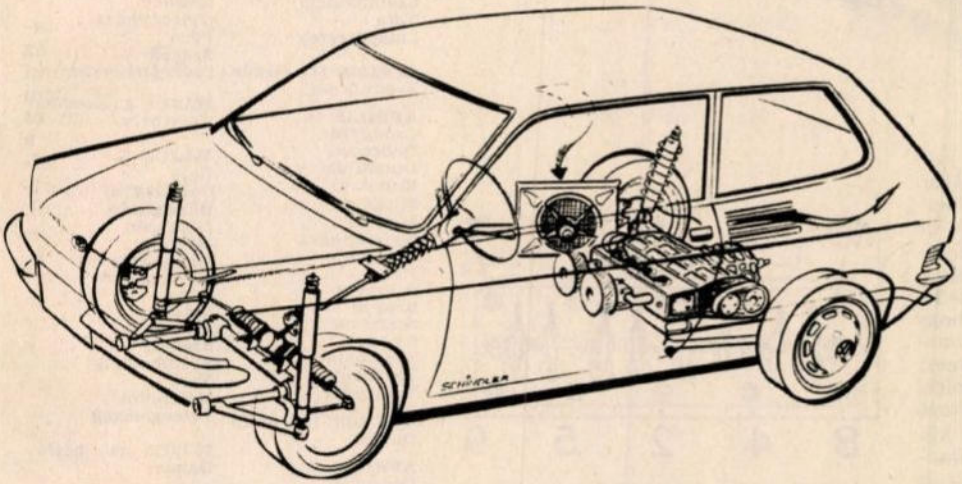
Talán ünneprontásnak tűnik, hogy éppen egy újabb szervizünkről szóló híradást nyomasztott el a tovább vezetett gondolatsor súlya. De az ügyhöz — igaz ügyhöz — hozzátartozik ez. Mert az emberek ma már látó szemükkel odafigyelnek — számonkérően is — mindezekre.

Almássy Tibor

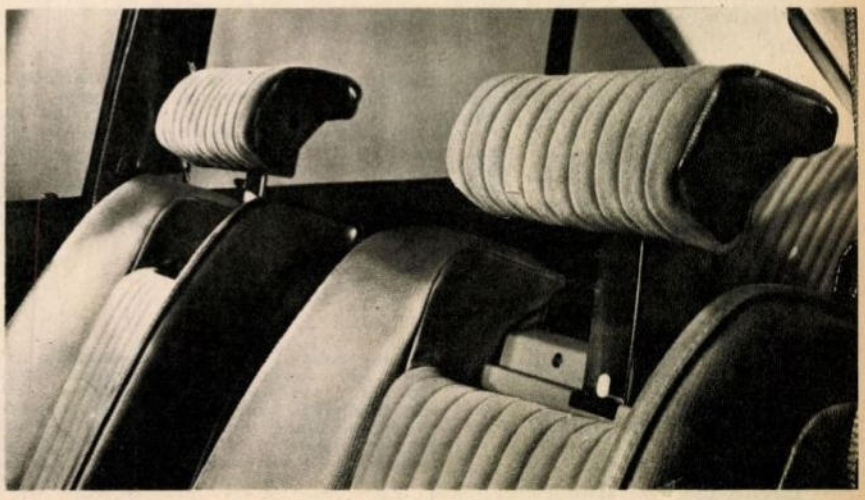
Képes hiradó



Egy pillangókisasszony, aki most az autó praktikusságát akarja fokozni, az autósok kényelmét kívánja növelni. A japán Takeo Nakagome, egy tokiói építész leánya, formatervezőnek szerződött az Opel „Styling-Center"-hez, olyan célkitűzéssel, hogy kellemesebbé, szebbé és a hétköznapi igényeknek megfelelőbbé alakítsa az új modelleket. Feladata az utastéren belüli formázgatás, a műszerfal, de főként a rakodótér átalakítása, különös tekintettel az autóvezető nőkre, illetve az autóban utazó hölgyekre. Takeo kisasszony már tervezett is egy olyan műanyag dobozt, amely harmonikusan idomul a kocsitérhez, és rekeszeiben törés veszélye nélkül szállíthatók üvegek, gyümölcsök, de akár tojás is, vagy egy külön kis kazettában rúzst és púdert lehet ott tartani



Úgy mondják, nem zörög a haraszt, ha nem fújja a szél. És tekintettel arra, hogy több hírforrásból fújdogál olyan szellő, miszerint a Volkswagen a kisebb típusoknál is eltérne a farmotortól, bemutatjuk azt a fantáziarajzot, amely az NSZK igen tekintélyes szaklapjában, az Auto Motor und Sportban jelent meg erről a témáról. Négyhengeres, soros, vízhűtéses fekvő motorról — mégpedig úgynevezett középmotorról — van itt szó, amely a hátsó ülés alatt húzódna meg. A merésznek tűnő, de nem irreális gondolat megvalósításakor kitűnő stabilitást, és nagy-nagy csomagteret kapna az ilyen kocsi — az ilyen bogár . . .



Nem is olyan régen még az emelt háttámla is csak tervrajzokon volt látható, ma viszont mind több szériakocsi ülését — felár nélkül — így alakítják ki. És ez nem tévesztendő össze holmi fejpihentető párnácskával. Ez egy könnyen és jól beállítható balesetvédelmi szerelvény amely például bizonyos erejű, bizonyos irányú ütközéseknél megtámasztja, megvédi az utasok nyakszirtjét. A képen a Peugeot 504-es modelleken rendszeresített megoldást látjuk

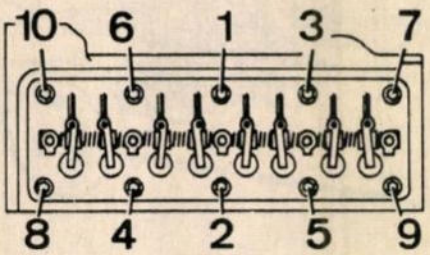
AUTÓSOKNAK





Egy jó szemű olvasónk — Nagy István, Budapest X., Kőrösi Cs. u. 43—51. — amikor a múlt év elején két hetet töltött a Szovjetunióban, lefényképezte a számára ismeretlen autót, és a fotókat beküldte hozzánk. Megjegyezte, hogy „IZS" feliratot látott az új vonalú, de őt a Moszkvics kombira emlékeztető modellen, és csodálkozott, mert tudtával az IZS motorkerékpárokat gyárt. Amikor képeit és levelét megkaptuk, mi sem voltunk biztosak abban, hogy gyári prototípusról, vagy egyéni építésről van-e szó, így a dokumentációt a szerkesztőségi archívumban tartottuk. Most viszont már tisztázódott, hogy az új izsevszki autógyár kísérleti kocsiját látta Nagy István, akinek utólag köszönjük meg figyelmességét

A HENGERFEJ tőcsavarjainak időszakos ellenőrzése, meghúzása olyan teendő, amelyet ajánlatos szakemberre bízni. Mégis, új kocsiknál — de főként új hengerfejtömítés behelyezését követően —, amikor a hőtágulás következtében elég hamar esedékes ez a munka, előfordul, hogy olyan valaki próbálkozik a csavaranyák leszorításával, aki nem ismeri az alapszabályokat és a kezelési könyvben hiába keres arra vonatkozó utalást. Alapvető tudnivaló, hogy középről induljunk ki, és úgy haladjunk tovább, ahogy e rajz számozásai mutatják, — ha ezzel egyező a hengerfej



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, MÁRCIUS 29-ÉN

FIAT-500	2255
FIAT-850 Limousine	7697
FIAT-850 Sport Coupé	380
MOSZKVICS	23 030
RENAULT R-4	1273
POLSKI FIAT-1300	7033
POLSKI FIAT-1500	1550
SKODA	21 043
TRABANT Limousine	34 197
TRABANT Kombi	3423
VOLGA	797
VOLKSWAGEN-1300	2780
WARTBURG Limousine	15 744
WARTBURG de Luxe	10 614
WARTBURG Tourist	1312
ZAPOROZSEC	2034
ZASTAVA 750-M	2106

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

ÁPRILIS 11.
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Gyöngyös
Körmend
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pápa
Pécs
Siófok
Szeged
Szentes
Székesfehérvár
Szombathely
Tata
Zalaegerszeg

ÁPRILIS 14., szerda
Szentlőrinc

ÁPRILIS 18.
Csongrád
Debrecen
Dunaújváros
Kaposvár
Miskolc
Mohács
Nyíregyháza
Orosháza
Pécs
Szászvár
Szeged
Szigetvár
Szolnok
Szombathely
Tatabánya
Veszprém

ÁPRILIS 19., hétfő
Dabas

ÁPRILIS 25.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Komárom
Miskolc
Nyíregyháza
Siófok
Szeged
Zalaszentgrót

MÁJUS 2.
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunfélegyháza
Kiskunhalas
Miskolc
Nyíregyháza
Pécs
Szeged
Székesfehérvár

MÁJUS 8., szombat
Keszthely

MÁJUS 9.
Baja
Balassagyarmat
Békéscsaba
Debrecen
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szentes
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

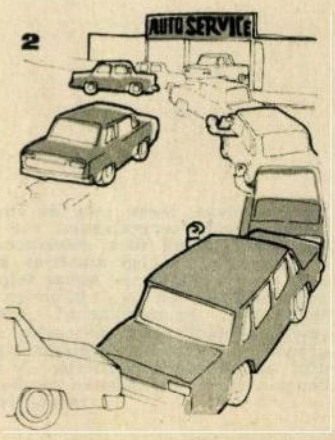
MÁJUS 10., hétfő
Dabas

MÁJUS 12., szerda
Szentlőrinc



1

Külföldi lapban bukkantunk ezekre a karikatúrákra, de mondanivalójuk a mi viszonyainkra is érvényesek. Mi pedig most a grafikák mögé húzódva kérjük levelezőinket, hogy ne várjanak külön-külön választ tőlünk arra, hogy ilyen vagy olyan márkájú, ilyen meg olyan előjegyzési számú autójukat mikor vehetik át a Merkúrtól. Az ilyen természetű kérdésekkel csak különleges esetekben tudunk külön is foglalkozni. Az általános tudnivalókat viszont igyekszünk lapunkban rendszeresen közölni



2

Azoktól viszont, akik már megkapták az autójukat, többnyire olyan sorokat olvashatunk, amelyek a szervizekkel, a vevőszolgálati állomásokkal, sok-sok alkatrész hiányával, azok beszerzésének nehézségeivel foglalkoznak. Minden esetben felhívjuk az érintett üzemek vagy kereskedelmi szervek vezetőinek figyelmét ezekre az észrevételekre, de mi, sajnos, más módon nemigen tudunk a reklamálók segítségére lenni

tavaszi takarítás

*

A jó idő beköszöntésével ismét megtelnek az utcák, utak gépkocsikkal. Kezdődik az autósidény.

A március és április hónap a tavaszi nagytakarítás ideje, s a nagytakarítás nemcsak a lakásra, hanem a gépkocsikra is vonatkozik. A gépkocsi „nagytakarítása" nemcsak a motor, a kenési helyek, az elektromos berendezések felülvizsgálatából áll. A karosszéria, a belső berendezések ápolása annál is inkább lényeges, mert a szervizekben erre rendszerint nem jut idő.

A gépkocsi „nagytakarítására" válasszunk ki csendes, napos időt, ilyenkor a tavaszi napsütésben jobban megy a munka.

Először is rámoljuk ki a kocsi belső berendezését — az üléseket, szőnyegeket stb. — és ne feledkezzünk meg a csomagtérről sem. Bő vizes szivaccsal, esetleg kevés samponnal elősegítve a mosóhatást, alaposan mossuk meg a belső teret. Különös gondot kell fordítani a padozatra, ugyanis a tél folyamán itt gyűlt össze a sós hólé, amit beszálláskor a cipőkkel hordtak be. A padozaton hamar megjelennek korróziós helyek, ezek megszüntetéséről később szólunk.

A belső tér megtisztítása után az ajtókat kell átvizsgálni. Célszerű leszedni az ajtók belső oldalának borítását, és alaposan ki kell mosni az ajtók belső részeit is. A legtöbb típusnál az ajtók belső teréből a víz kifolyására szolgáló nyílás (kb. 3—5 mm átmérőjű lyuk) található, de ez az esetek nagy részében eltömődik. Ezeknek a kitisztítása is lényeges.

A belső terek lemosása után vizsgáljuk át a felületet. Két-hároméves kocsiknál az érzékenyebb helyeken már található rozsdás terület. Ezeket a rozsdás részeket meg kell szüntetni, mert a rozsdásodás a nyári időszakban is tovább terjed.



A rozsdás felületek kezelése

A korróziós termékekkel — rozsdával — borított felületek kezelésére több módszert lehet alkalmazni. Abban az esetben, ha jól hozzáférhető helyen van a megtisztítandó felület, drótkefével tisztítsuk meg a rozsdától.

Az alaposan drótkefézett felület nem lesz teljesen fémtiszta, ezt a festéstől függően tovább kell kezelni. A padlózat javítására legcélszerűbb a Katepox. A drótkefézés után zsírtalanítani kell a felületet (akár samponnal is megoldható), és a felület megszáradása után át kell festeni a megtisztított felületet. A Katepox színe fekete, amit figyelembe kell venni. Világosabb a Lobakon, amely majdnem színtelen, vagy a Tectyl-506, amely barnás színű bevonatot képez.

Az ajtók belső részein a rozsdás felülethez nem férünk hozzá drótkefével, ezeken a helyeken rozsdaátalakító vegyszereket kell használni. Ilyen célra több termék is kapható (Ferrofixol, Ferrotán, CR-25, Ferropassit stb.). Ezek ecsettel felkenhetők a rozsdás felületre, ahol 10—30 perc alatt feloldják a rozsdát, és passziválják a felületet. Két-három rétegben kell felkenni a felületre a rozsdaátalakítót. A használati utasításban ezt pontosan leírják, valamint azt is, hogy szükséges-e lemosni a maradék oldatot a foszfátozás befejezése után. A foszfátréteg a vas színétől eltérő, jellegzetes szürke színű, ennek megjelenése jelzi a védőréteg kialakulását. A passzivált felület jó festékalap, a korrózió-állósága önmagában azonban csak napokig érvényesül, tehát feltétlenül kell rá valamilyen védőbevonat. A passzív réteg, amit a rozsdaátalakítók képeznek, csak néhány mikron vastagságú, szemben egy festékbevonattal, amely 100—150 mikron vastagságú.

Néhány rozsdaátalakító használatakor száradás után fehér por marad a felületen. Ezt festés előtt el kell távolítani (száraz ecsettel vagy ronggyal). A belső — nem látható — felületeken az említett korróziógátló anyagok használhatók, a külső látható részeken célszerű festeni a felületet. Fedőfestékként legjobb a gyárilag használt festéket alkalmazni. Ha ilyen nem áll rendelkezésre, Neoluxot, vagy esetleg nitrozománcot lehet használni. Festéskor alapozni is kell a fedőréteg alá. Erre a célra a korróziógátló alapozó a legjobb (Washprimer reaktív korróziógátló alapozó stb.). A mínium használatánál vigyázni kell arra, hogy a mínium a korszerű festékek egy részével nem fér össze.

A belső tér takarítása után a külső felületek következnek. Először el kell távolítani a korrózióvédő anyagokat. Ezeknek legnagyobb része benzinnel oldható. Ezt a műveletet természetesen csak akkor kell elvégezni, ha ősszel elláttuk a kocsit korrózióvédővel. Abban az esetben, ha ez ősszel nem történt meg, a legnagyobb és legalaposabb munka a krómozott felületekről a rozsda eltávolítása. Az Autókernél és a Háztartási Boltban több olyan krómtisztító anyag kapható, amellyel megfelelő tisztító hatást érünk el. Külön gondot kell fordítani a lámpakeretek megtisztítására. Célszerű kivenni a lámpatestet, és megvizsgálni, hogy szükséges-e a korrózióvédelem a lámpatest környéki felületeken.

Az alváz vizsgálatát az alváz mosása után végezzük el. Ha szükséges, javíttassuk ki a védőréteg sérüléseit. Utolsó lépésként a „dukkózott" felületek mosása marad hátra. Ehhez igen jó magyar samponok is kaphatók (pl. Autonet, Merkur stb.). Az Autonet fényesíti a felületet, ami sok esetben a polírozás elhagyását jelentheti.

A tavaszi munkálatok során kell kicserélni a téli hűtőfolyadékot is. A hűtőfolyadék leeresztése után vízzel át kell mosni a hűtőrendszert, a mosás után lehet feltölteni a hűtővízzel. A többéves kocsiknál időszerű a hűtőrendszer vízkőmentesítése is. Erre a célra a Ferrokémia Ktsz Plino-C néven gyárt vízkőoldót, ez azonban a boltokban csak igen ritkán kapható. A kávéfőzők vízkőmentesítésére ajánlott anyag is javasolható, de az autóhűtők vízkőmentesítésére csak szükségmegoldásként használjuk.

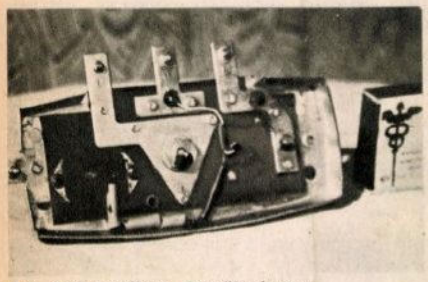
Alapos, gondos nagytakarítás után a nyári szezonban nem lesz gond a kocsi korróziójával.

Dr. Lábody Imre
tudományos csoportvezető

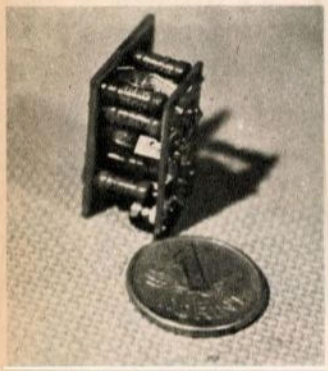
DINAMÓK elektronikus szabályozói



A BK jelű elektronikus feszültségszabályozó fedél nélkül egy gyufásdoboz mellett



Az elektronikus feszültségszabályozó alaplemeze



Az összeépített erősítőegység méretét jól érzékelteti az előtérben látható forintos érme

Az erősítőegység szigetelőanyaggal lezárt tokban



A dinamók részére újabban forgalomba hozott elektronikus feszültségszabályozó lapunk előző számában közölt ismertetésének kiegészítésére táblázatban közöljük, hogy melyik típusú kocsira milyen jelű tranzisztoros szabályozó kapható a MEGÉV Erdészeti Anyag- és Alkatrészosztály raktárában (Budapest XIII., Visegrádi u. 29.). Az alábbiakban közöljük a hazai autópark leggyakoribb személygépkocsijainak — és néhány áruszállítónak — a listáját, megjelölve a kocsik dinamójához tartozó elektronikus szabályozó típusjelét.

A dinamó gerjesztése elnevezésének és a szigetelt kefe, illetve a dinamóról induló töltővezeték polaritásának négy változatát a bekötési ábrák mutatják. A táblázat útmutatása szerint — és a rajzok alapján — mindegyik megnevezett kocsi részére a szabályozó típusjele megállapítható.

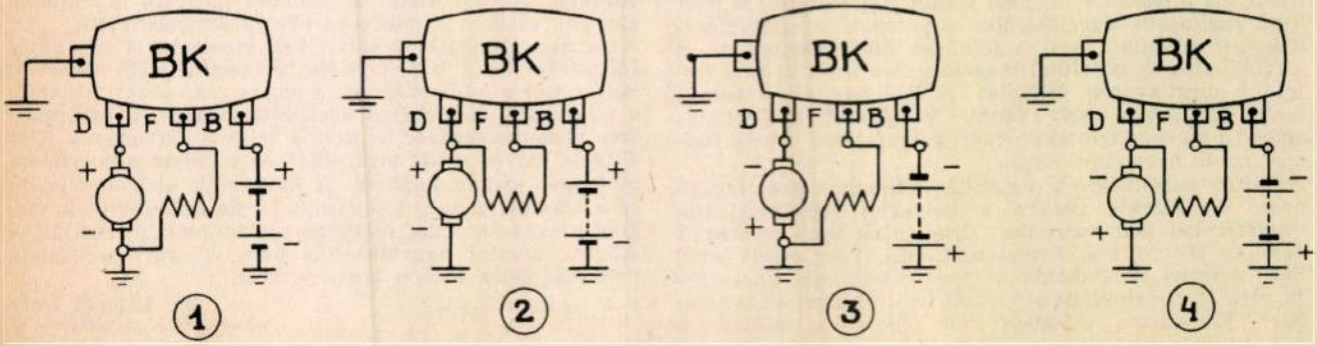
Ugyancsak bemutatjuk olvasóinknak a szabályozó képét fedél nélkül és szerelvénylapját alulról nézve. Látható továbbá a szabályozó lényegét képező erősítő egység a tokozás előtt, majd tokjában elhelyezve, szigetelőanyaggal kiöntve. Figyeljük meg a fényképen a forintos érméhez viszonyítva az erősítő méreteit, amelybe négy tranzisztort, egy diódát és hat ellenállást szereltek be a hozzátartozó áramkörökkel együtt.

Tömösy M. Jenő

Az ürömi Magyar—Bolgár Barátság Tsz „BK" jelű szabályozóinak alkalmazása személygépkocsikon

Kocsigyártmány	Akkumulátor-feszültség V	Kapcsolási ábra száma	Töltés polaritása P = pozitív N = negatív	A dinamó gerjesztése P = pozitív N = negatív	A szabályozó típusa
Trabant	6	2	P	N	BK-Z
Trabant 1966 után	6	1	P	P	BK-T
Wartburg	6	2	P	N	BK-Z
Wartburg 1966 után	12	1	P	P	BK-L
Moszkvics	12	3	N	N	BK-M
Moszkvics 1966 után	12	1	P	P	BK-L
Skoda 1000—MB	12	2	P	N	BK-S
Skoda S—100	12	2	P	N	BK-S
Warszawa	12	3	N	N	BK-M
Volga	12	3	N	N	BK-M
Volga 1966 után	12	1	P	P	BK-L
Pobeda	12	3	N	N	BK-M
Nysa	12	3	N	N	BK-M
Zuk	12	3	N	N	BK-M
Zastava	12	1	P	P	BK-L
Fiat—850	12	1	P	P	BK-L
Fiat—600	12	1	P	P	BK-L
Fiat—124	12	1	P	P	BK-L
Volkswagen—1300	6	2	P	N	BK-S
Volkswagen—1300	12	2	P	N	BK-S
Volkswagen—1600	6	2	P	N	BK-Z
Volkswagen—1600	12	2	P	N	BK-S
Renault R—4	6	1	P	P	BK-T
Renault R—10	12	1	P	P	BK-L
Opel Kadett	6	2	P	N	BK-Z
Opel Kadett	12	2	P	N	BK-S
Opel Rekord	6	2	P	N	BK-Z
Opel Rekord	12	2	P	N	BK-S
Simca	12	1	P	P	BK-L

Kapcsolási rajzok (1—2—3) a felsorolt kocsitípusokhoz és bekötési vázlat (4) az itt nem szereplő, külön ismertetést igénylő modellek csoportjához





A PRÓBASZÁMOS ZSIGULI

Írta: BARABÁS BÉLA gépészmérnök, a Kereskedelmi Minőségellenőrző Intézet Járműosztályának vezetője

Az előző számban kivonatos ismertetést adtam a Zsiguliról a rendelkezésre álló vizsgálati eredmények és a mintegy 3500 kilométer tapasztalatai alapján. Az alábbiakban kiegészítésként a típus kivonatos műszaki leírását közlöm a gyári használati és kezelési utasítás alapján. Továbbá — de csak igen röviden — néhány mondattal az újabb 3500 km tapasztalataira utalok.

A ZSIGULI FŐBB MŰSZAKI JELLEMZŐI

A gépkocsi típusjelzése: VAZ 2101
A szállítható személyek száma: 5
A gépkocsi legnagyobb sebessége vízszintes, száraz, egyenes, jó minőségű aszfaltburkolatú úton, szélcsendes időben:

két személy terheléssel 142 km/óra
teljes terheléssel 140 km/óra

Gyorsítóképesség álló helyzetből (a fenti körülmények esetén) 0—100 km/óra sebességre:

két személy terheléssel 20 mp
teljes terheléssel 22 mp

Ellenőrző üzemanyagfogyasztás (a fenti körülmények között) bejáratott motorral 80 km/óra állandó sebesség mellett max. 8 lit/100 km.

Méretek és súlyok

Tengelytáv 2424 mm, nyomtáv elöl/hátul 1345/1304 mm. A kocsi hossza/szélessége/magassága 4073/1611/1382 mm. A talaj és a gépkocsi legalacsonyab pontja közti távolság 170 mm. Fordulási kör átmérője 11 m.
A gépkocsi üzemkész súlya terhelés nélkül 945 kg, az üzemkész gépkocsi súlya terheléssel 1345 kg. Hasznos terhelhetőség (5×70+50) 400 kg.

Motor

Négyhengeres, négyütemű, soros, vízhűtéses, benzinüzemű. Hengerűrtartalom 1198 cm^3, furat 76 mm, löket 66 mm, sűrítés 8,8. Névleges teljesítmény 62 LE 5600 ford/percnél. Maximális nyomaték 3400 ford/percnél 8,9 mkp.
Kenési rendszere: kombinált, működtetés fogaskerekes olajszivattyúval.
A porlasztó kéttorkú, esőáramú, a levegőszűrő évszakonkénti légbeszívó állítással, cserélhető papír légszűrőkkel. A membrános üzemanyagszivattyú kézi karral is működtethető.
Hűtése zárt rendszerű folyadékhűtés, áttetsző nyomáskiegyenlítő tartállyal.
Gyújtási sorrend 1—3—4—2
Felülvezérelt, felülszelepelt, duplasoros láncmeghajtással.
Akkumulátor 12 V 55 Aó. Váltóáramú generátor beépített szilícium egyenirányító diódákkal. Áramerősség 4000 f/p-nél 40 A.

Erőátvitel

Orrmotor, hátsókerék-meghajtással. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló hidraulikus működtetéssel. A sebességváltó négyfokozatú, szinkronizált, botváltó-karral.
Áttételek: I. 3,75; II. 2,30; III. 1,49; IV. 1,00; hátramenet: 3,87:1.

Futómű

Mellső futómű: független kerékfelfüggesztésű, lengőkarral, csavarrugóval, teleszkópos hidraulikus lengéscsillapítóval, keresztstabilizátorral.

Hátsó futómű: merev hátsóhíd, spirálrugóval, teleszkópos, hidraulikus lengéscsillapítóval, hossz- és keresztirányú rögzítő rudakkal.

Fékek

Lábfék: kétkörös, hidraulikus működtetésű, az első kerekeken tárcsafék, a hátsókon dobfék. A hátsó kerekek fékrendszerébe nyomásszabályozó van beiktatva.
A rögzítőfék a hátsó kerekekre hat, — mechanikus. A kézifékkar az osztott első ülések között van, behúzott állapotát a szerelvényfalon villogó fény jelzi.

Kormánymű és kerekek

A kormánymű: globoid csigacsavaros, golyós és tűgörgős csapágyazású a könnyűfém házban. Áttétele 16,4:1. A gömbcsuklók egyszeri állandó kenésűek.
A sajtolt keréktárcsák négy anyával rögzíthetők, a tömlős gumiabroncs mérete 155—330.
Levegőnyomás elöl 1,7, hátul 1,8 kg/cm².

Karosszéria

Sedan típusú, önhordó, négyajtós, acéllemezből készült. Az ajtók pántolása elöl van, a külső kilincseket az ajtók síkjába süllyesztették. Mindkét első ajtó egy-egy fel-le irányba mozgatható, valamint egy-egy kifordítható ablakkal van ellátva, míg a hátsó ajtókon az ablakok le-fel irányba mozgathatók.
A karosszéria festése többrétegű, beégetett, fényes felületű. A vészhárítók, lámpakeretek, ablakkeretek és a hűtőrács elemei réz-, nikkel- és krómbevonatúak, fényes felületűek. (Az utastér kialakításáról és szerelvényeiről az előző számban adtunk fényképes ismertetést.)

Feltöltési adatok

Benzintartály térfogata 39 liter (ebből 4—6,5 liter tartalék, melyet jelzőfény mutat). A motor hűtőrendszere (fűtőberendezéssel együtt) 8,5 liter. A motor kenőanyagszükséglete (olajszűrővel) 3,75 liter. Sebességváltóház 1,35 liter, differenciálház 1,5 liter, hidraulikus tengelykapcsoló 0,2 liter, fékrendszer első/hátsó 0,3/0,29 liter. Szélvédő-üveg-mosó tartálya 0,75 liter.
Előírt üzemanyag 93 oktánszámú benzin.

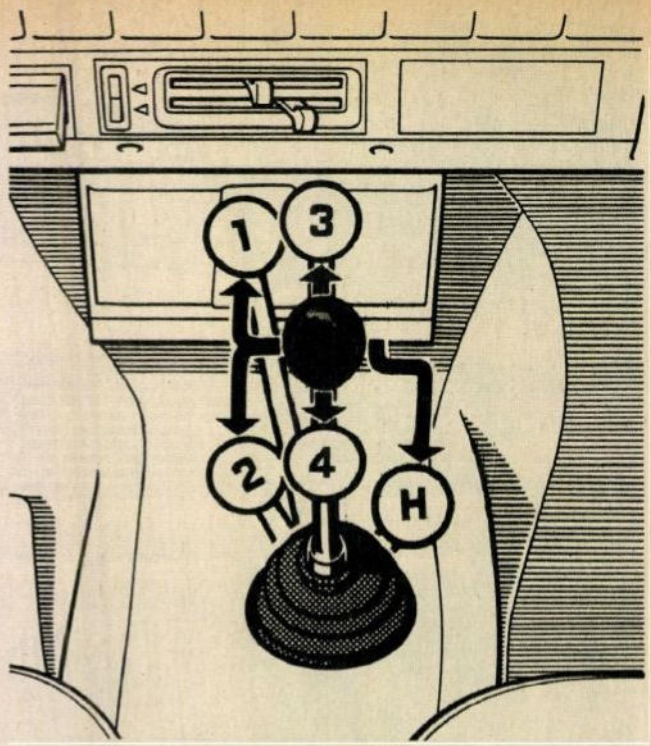
Az eddigi vizsgálatok során mért főbb jellemzők

a) 3600 km megtételéig a gépkocsi átvételi állapot szerinti beszabályozásával mért értékek:

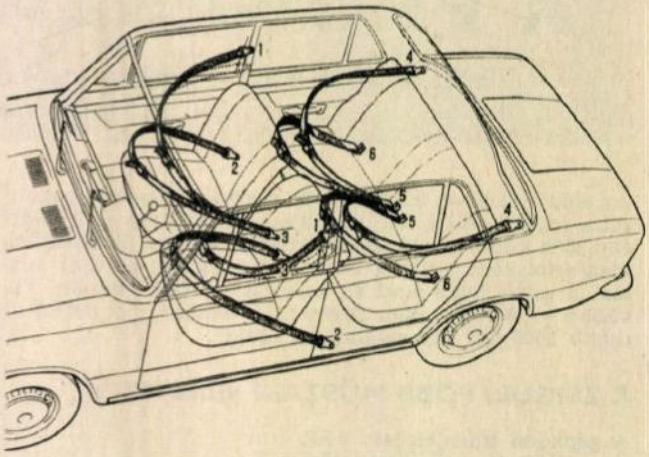
— gyorsítás 0—100 km/óra	23,5 mp
— az 1 km eléréséhez szükséges idő	41,4 mp
— üzemanyagfogyasztás 80 km/óra sebességnél két személy terheléssel, gyorsítás nélkül	7,6 lit/100 km
— normál vezetési mód mellett ...	8,4 lit/100 km
— az átlagos fogyasztás értéke	10,5 lit/100 km
— maximális lassulás lábfék használata esetén	8,3 m/sec²
— max. lassulás kézifék használatával	2,8 m/sec²
— zajszint az előírt mérési mód esetén	
— belső zaj (IV. seb. fokozat 105 km/óra, fűtőventillátorral) ...	92,8 korr. phon
— külső zaj	81 dBA
— elért legmagasabb hőmérséklet (mínusz 1° C külső hőmérséklet mellett) az első ajtók oldalkárpitjánál 42° C, ugyanakkor a kalaptartónál 24° C	

b) A vizsgálati idő kezdete óta (mintegy 5 hete) a gépkocsival teljesített kilométerek -száma meghaladta a 7000-et. Az előző jellemzők időközbeni ellenőrzése során megállapítottuk, hogy a motor gyorsító készsége javult, a bejáratás ténylegesen is befejező stádiumába lépett. Az egyes részek ellenőrzése során kisebb korrekciókra, a vonatkozó előírás szerinti beszabályozásokra is sor került.
A fenti műveleteket követő kiegészítő mérések (a javuló időjárási körülmények között) számszerű értékei a zárójelben megadott előző adatokhoz képest ezt jól alátámasztják.

— gyorsítás 0—100 km/óra sebességre a szükséges idő 19,9 mp (23,5);
— az 1 km út megtételéhez szükséges idő állóhelyzetből történő indulással 40,7 mp (41,4) az elért sebesség 115 km/óra (111);



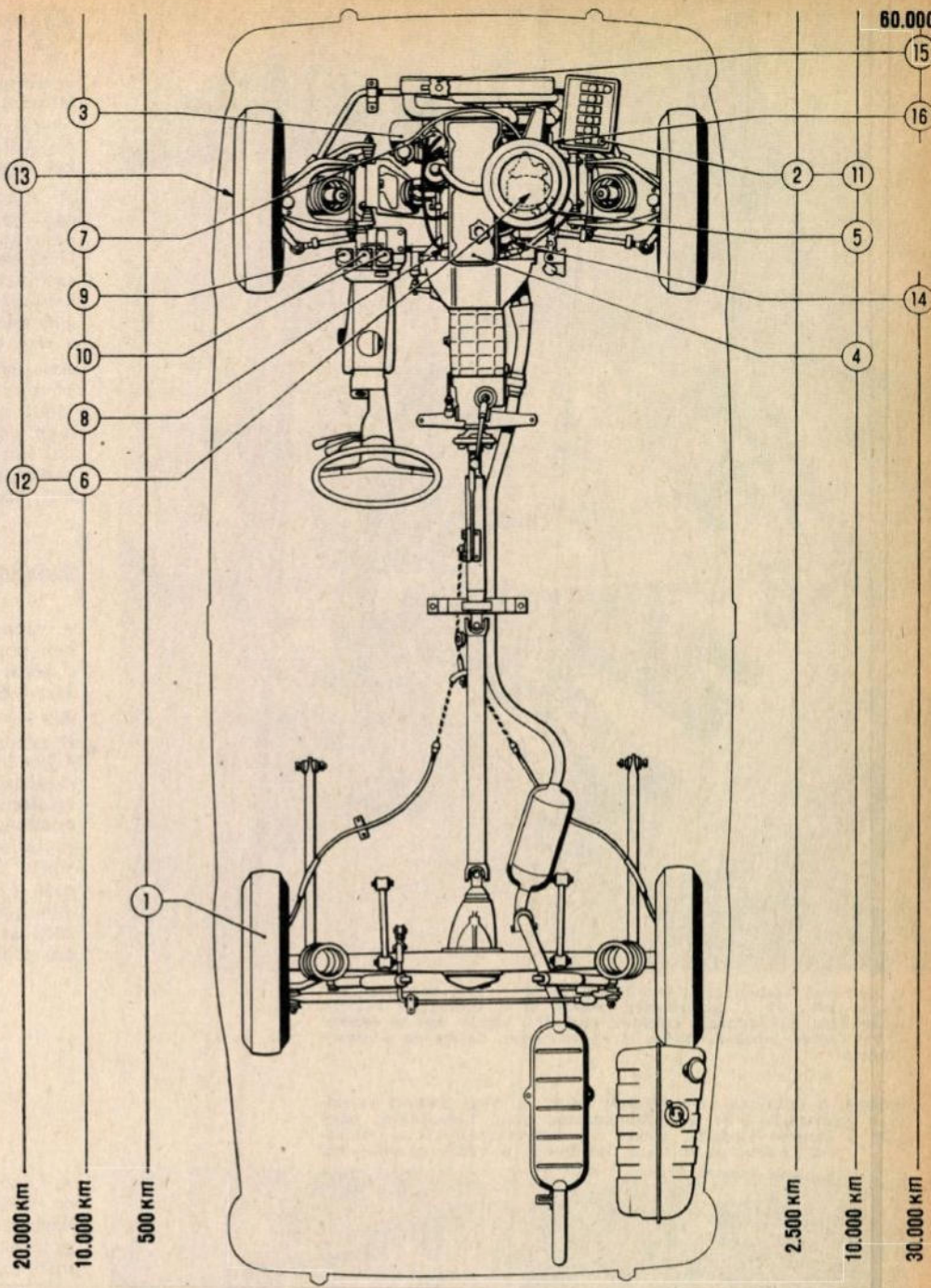
A négyfokozatú, szinkronizált sebességváltó kapcsolási vázlata és a biztonsági övek két-két utas számára gyárilag kialakított csatlakozóinak megjelölése



— átlagos üzemanyagfogyasztás mintegy 1000 km út megtétele alapján 90%-ban országúti, 10%-ban városi közlekedés mellett erőltetett üzemmódban 10 liter/100 km;
— a vizsgálat teljes ideje alatti átlagos fogyasztás értéke (beleértve a melegítéseket, gyorsításméréseket és az igen fokozott igénybevételt is) 11,4 liter/100 km;
— egy tartály üzemanyaggal teljesíthető út vezetési módtól függően 350—450 km.

Így tehát a többi jellemző figyelmen kívül hagyásával is megállapítható — s erre a tényre hangsúlyozottan felhívom a jövendőbeli tulajdonosok figyelmét —, hogy a gépkocsi megfelelő beszabályozás mellett is csak néhány ezer km megtétele után teljesíti a megadott értékeket. Megjegyzem, hogy a viszonylagos „kímélő" vezetést a gépkocsi élettartama szempontjából (s ez más gépkocsikra is hasonlóan érvényes) igen jelentősnek tartom. Ez azonban nem jelent e típusnál sem „kocogást", hiszen a gyári óvatossági rendszabályokban is az egyes sebességi fokozatokban ajánlott felső érték — az első 1500

Legutóbb szerkesztőségi megjegyzésként utaltunk arra, hogy a kocsit exportáló szovjet és az importáló magyar vállalat közötti megállapodás alapján lehetne módosítani a 93-as oktánszámú üzemanyag használatának jelenlegi előírását. A cél érdekében az első lépés megtörtént. A Mogürt lapzártakor közölte szerkesztőségünkkel az Avtoexport március 23-án Moszkvából érkezett t—73993 jelű telex-válaszát. Idézzük: „Kísérleti célokra engedélyezzük a VAZ—2101 típushoz a 92-es oktánszámú benzin használatát". Reméljük, hogy a kísérletek során zavartalanul fog működni a hazai 92-es szuperrel a próbaszámos Zsiguli...



RAJZ A KEZELÉSI KÖNYV ALAPJÁN ARRÓL, HOGY MILYEN KILOMÉTERSZÁMOK LEFUTÁSA UTÁN ÉS HOL SZÜKSÉGES TISZTÍTANI, ELLENŐRIZNI VAGY SZABÁLYOZNI A KOCSIK SZERKEZETEIT

1. **Kerekek, gumik**
2. **Akkumulátor**
3. **Olajszűrő**
4. **Szelepemelő-hézag és gázvezérlő-rudazat**
5. **Levegőszűrő**
6. **Karburátor**
7. **Gyujtáselosztó**
8. **Gyujtógyertyák**
9. **A tengelykapcsoló folyadéktartálya**
10. **Fékfolyadék-tartály**
11. **Akkumulátor**
12. **Karburátor**
13. **Az első kerekek tengelycsapágyai**
14. **Indítómotor**
15. **Hűtőrendszer**
16. **Generátor**

km megtételéig — is elég magas, például a negyedik fokozatban 110 km/óra. Hangsúlyozni szeretném, hogy ezek ajánlott felső értékek, tehát célszerű ez alatt üzemelni.

A karbantartással kapcsolatban már az előző cikkben kihangsúlyoztam, hogy ennél a típusnál az itt közölt vázlat szerinti műveleteket ritkábban kell elvégezni, és kevesebb helyen — ami igen jelentősnek ítélhető. Azonban úgy vélem, hogy a kezelési könyvben feltüntetett, 10 000 km-enkénti olajcsere nem tekinthető megoldhatónak a hazai körülmények között.

Helyesebben: a felhasználási körülmények figyelembevételével és az ajánlott olajminőségekkel ez irányú kísérletek folytatása szükséges. Ezzel kapcsolatban javasolom, hogy az illetékesek fogadjanak el egy később meghatározandó álláspontot, amely véleményem szerint a fentebb megadott érték felénél látszik reálisnak és hosszabb távon gazdaságosnak.

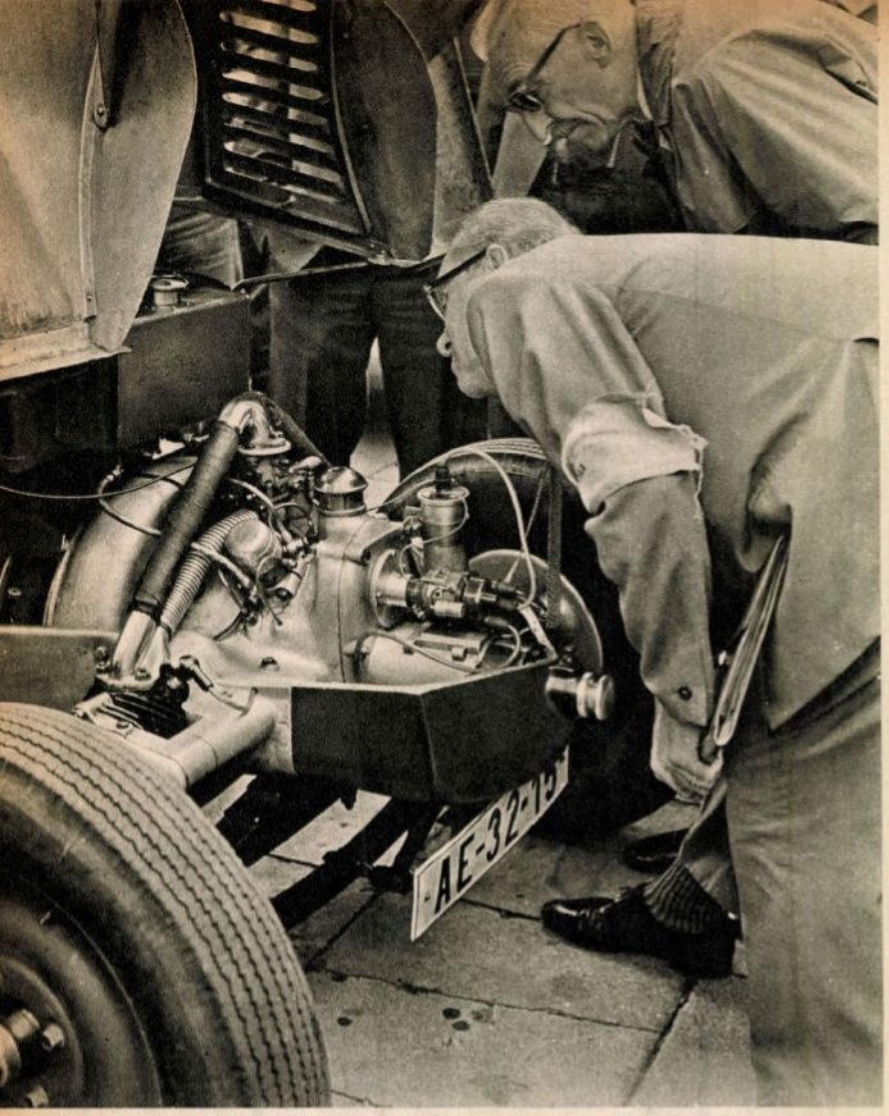
További részletek, esetleges mérési eredmények megadása felesleges, indokolatlan. Ennek alátámasztására szolgáljon, hogy az eddigi próbák során számottevő hiba a minta-gépkocsinál nem keletkezett, mindössze néhány szabályozás és egyes csavarkötések utánhúzása vált szükségessé.

ÉRTÉKELÉS

Az előző cikk összefoglalásaként megadott értékelést a bejáratott gépkocsi mért jellemzői jobban alátámasztották, így ennek további kiegészítését nem is tartom indokoltnak.

Kiemelem azonban azt, hogy a reálisan támasztott igényeket a minta-gépkocsi teljesíti, és — tekintve, hogy új gyár új termékéről van szó — bízom abban, hogy a szériában gyártottak és a nálunk forgalomba kerülők is azonos, legalábbis megegyező minőségűek lesznek.

Remélem, hogy a Volga-menti gyáróriás lendületesen növekvő termelése, és a magyar piacra megállapított vételár elősegíti, hogy hamarosan széles körben is népszerű kocsi lesz a Zsiguli, amelyet e sorok megjelenése idején is tovább futtatunk a próbaszámmal. ■



A régi-régi kéthengeres, léghűtéses, felülszelepelt Tatra, a „bádogtacskó". Ez a boxermotor, amely most csillog és ragyog, nyugodtan letagadhatja születési dátumát, amely úgy 50 esztendővel ezelőtt lehetett. Azóta is egészségesen dohog ez a remek alkotás

Sajnos, a krónikás nem számolt be arról, hogy mikori és milyen gyártmányú ez a szalmakosaras autó. Lehetséges, hogy „Ő" a Laurin—Klement, amely egy hölgyversenyző irányításával lassan, de biztosan kerülgette a vödör-akadályokat



Varsóban csaknem 100 régi típusú autó jelentkezett az „Utca veteránjai" nemrég lezajlott versenyére. A csehszlovákok nagy létszámú csapata főként Tatra és Skoda kocsikkal, az NDK versenyzői Adler, BMW és Mercedes kocsikkal rajtoltak.

A munkabíró „aggok" között volt egy fehér Austro-Daimler, amely nemrég Zakopaneban még taxiként közlekedett. Akadt egy 1927-es BMW, amelyet ócskavasként kellett volna kiselejtezni, ámde tulajdonosa szorgos munkával visszaadta kocsijának a régi munkabírást.

Az első versenyszakasz győztese a komorowi Gilar lett, aki öreg DKW-jával csaknem 2200 kilométert tett meg. Miloslav Urban Tatra-kocsijával közvetlenül Prágából jött, s a 41 esztendős autóval 918 kilométert futott, tisztes és konok kitartással.

Századeleji öltözékben

A technikai osztályozásban, amelyben pontokat adtak a gyártási évért, a kocsi állapotáért, az eredeti alkatrészekért, Jozef Lange győzött egy Steyr-kocsival.

A vezetés szabályosságát értékelő, 16 kilométer hosszú körpályán és az ügyességi próbáknál (indítás, fékezés, szlalom) Potoczki győzött egy a 30-as évekből származott Mercedes automobillal, egy másik versenyző hasonló korú Opelje is sikerrel szerepelt, és a csehszlovákiai Helena Bubenikova előtt futott be, aki egy 1923-as Laurin-Klementtel utazta végig a távot.

Füstös siker

A közönség számára nemcsak az utca veteránjainak régi és különleges karosszériái jelentettek látványosságot, hanem vezetőik és utasaik is, minthogy öltözetük többnyire a kocsik gyártási idejéhez igazodott.

Az „aggok" füstje

A csehszlovák Helena Bubernikova egyébként Laurin-Klement kocsijával valóságos „drámát" élt át a csillagtúra rajtja előtt. Kocsijában a tengelykapcsoló felmondta a szolgálatot. Az utolsó pillanatban került elő egy szakember, akinek csak néhány perccel a rajt előtt sikerült elhárítania a hibát.

Az ügyességi próbáknál nagy lárma és még nagyobb füst töltötte meg a levegőt, de a próbatételen az „aggok" általában sikerrel állták a sarat.

(Budapress—Interpress)



a veteránautók versenyén

Mennyi ember, mennyi látnivaló! A motorzaj, a füst messziről vonzotta a kőzönséget, és aki a tér szélére állt, nem csalódott. Megtapsolták a harmincas évek BMW sportkocsiját, megcsodálták a spitzhűtős — Steyr vagy Benz — veteránt, a WK-betűs, varsói illetőségű fakúllőst, amelyet keménykalapos, csokornyakkendős gazdája büszkén állított az ügyességi pálya rajtjához. A világos színű egykori híres túrakocsi márkáját illetően nincsen kétségünk, hiszen eredeti az Austro—Daimler jelvény. És amikor ilyen képeket kapunk, nézegetünk, eszünkbe jut, hogy nálunk is mindig nagy sikere volt a régi autók felvonulásainak . . .





MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

TÚRAMOTOROS EMLÉKVERSENY

Március 21-én, vasárnap rendezte meg a Hungária Motoros Klub a hagyományos „Tanácsköztársaság emlékversenyt". A Klub meghívására a Kismotor- és Gépgyár, valamint a Budai Motoros Klub küldte el csapatát. Az idénynyitó verseny kellemes meglepetése volt a nyárias meleg idő, s a nehéz feladatok mellett bizony ez is megizzasztotta a versenyzőket. Délelőtt 10 órakor, négy percenként rajtoltak a motorosok, akik a tájékozódási verseny útvonalával csak az indulás előtti percekben ismerkedhettek meg. A budapesti Váci utcai rajthelytől útvonaluk a következő volt: Budaörs—Biatorbágy—Etyek—Alcsutdoboz—Lovasberény—Vereb—Vál, majd vissza Budapestre. A versenybíróság a 130 km-es útvonal teljesítésére 141 percet adott a Pannónia, Jawa, Izs és MZ motorokkal versenyzőknek. A motorosok vezetéstechnikai tudását és gépeik erejét alaposan próbára tette egy közbeiktatott 8 km-es földút-szakasz. Egy defekt fordult elő: a 6-os rajtszámú Horváth Béla azonban ezt nemcsak szerencsésen megúszta, hanem mindössze 13 percet vesztett.
Délután 2 óra előtt az utolsó versenyző is befutott a célba. **AZ EGYÉNI** legjobb helyezettek: 1. **Tanai István** (Kismotor- és Gépgyár) — 2. **Paksi Ferenc** (Kismotor- és Gépgyár) — 3. **Krakkai Lajos** (Hungária Túramotoros Klub). **A CSAPATVERSENY** győztese a tavaly is nyertes Kismotor- és Gépgyár csapata lett, így a vándorkupa továbbra is birtokukban maradt.

A VERŐCEI ORSZÁGOS TALÁLKOZÓ PROGRAMJÁBÓL

Már javában folynak az előkészületek a verőcei Országos Motoros Találkozóra, amelyet május 14—16-án rendez meg a Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottsága. A hagyományoknak megfelelően érdekes, változatos programokról gondoskodnak a rendezők, s e napok várható eseményeiből ismertetünk néhányat — ízelítőül. Ezúttal is megrendezik az ügyességi és tájékozódási versenyt, s a motorosok tréfás vetélkedőn, valamint Kresz- és műszaki-elméleti versenyen mérhetik össze tudásukat. A táborban működik majd díjmentes szervizszolgálat is. Szállást faházakban biztosítanak, ennek díja naponként és személyenként 17 Ft. Szállásbiztosítás csak előzetes jelentkezés alapján. Jelentkezni lehet április 15-ig a Magyar Természetbarát Szövetségnél (Bp. V., Rosenberg hp. u. 1.) írásban, a személyek számának megjelölésével.

AZ OLASZORSZÁGI TÚRÁZÓK ÚTVONALA

Mint már hírül adtuk: az Országos Motoros Bizottság ezen a nyáron ismét túramotorosok karavánját vezeti a Nemzetközi Kempingtalálkozóra, amelynek színhelye az olaszországi Otranto. A rendezők térképeire már felkerültek a több ezer kilométeres útvonal főbb állomásai. Eszerint a magyar motorosok július 25-én indulnak a kirándulásra, s Jugoszlávián át, majd szebbnél szebb olasz tájakon igyekeznek Otrantóba, ahová július 31-én érkeznek meg. A találkozó gazdag programja augusztus 5-ig tart, ezután karavánunk több nevezetes város, így Nápoly, Róma, Firenze érintésével, majd Ausztrián át ér vissza hazai tájakra, augusztus 15-én.

A motoros csoportot az OMB műszaki szolgálata is elkíséri útjára. A túrára jelentkezők gépeinek első műszaki felülvizsgálatára a verőcei országos találkozón kerül sor.

IFJÚSÁGI KEMPING VILÁGTALÁLKOZÓ HOLLANDIÁBAN

A Magyar Kemping Szövetség, az Express Ifjúsági és Diákutazási Iroda, valamint az Országos Motoros Bizottság közös szervezésében nyolc magyar motoros képviseli a magyar színeket az Ifjúsági Kemping Világtalálkozón. A 19. alkalommal megrendezett találkozó színhelye a hollandiai Dronten. A tizenhat napos programra április 3-án indult el a nyolc motoros, akik mindannyian a Hungária Túramotoros Klub tagjai. A találkozón első ízben vesznek részt szocialista ország küldöttei.

A Nitrokémia fűzfői gyártelepének motoros klubja rendszeresen együttműködik a KISZ-bizottsággal. A motorosok gyakran vesznek részt ünnepségeken, felvonulásokon, mégpedig most már a képen látható díszruhában. Az ízléses, mutatós öltözetet a KISZ bocsátotta a klub rendelkezésére. Az öltözet: kék ing, piros nyakkendő, kék dzseki, szürke nadrág. A bukósisak fehér és klubembléma díszíti. Követendő kezdeményezés!



KLUBNAPTÁR

HUNGÁRIA TÚRAMOTOROS KLUB (Itt adunk helyt a Pesti Túramotoros Klub közlésének, amely szerint ezentúl ezen a néven szerepelnek)

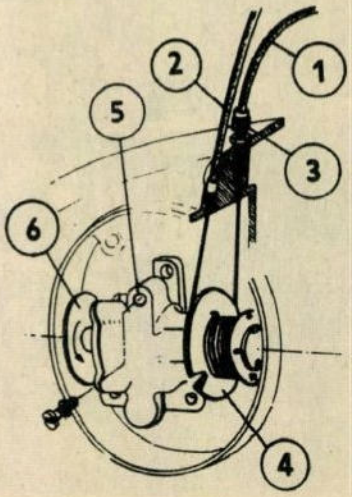
Április 7-én: Műszaki előadás a motorok tavaszi előkészítéséről;
14-én: Motorversenyzői élménybeszámoló;
21-én: A „Kamerával külföldi tájakon" sorozat 3. előadása: A Tátrában.

Az előadások kezdete: 17.30 órakor a Bp. V., Rosenberg hp. u. 1. sz. alatt.
A Hungária Klub túrái: **Április 11-én** Várgesztes (150 km) — **25-én** Miskolcon a salakverseny megtekintése (400 km) Találkozó reggel 8 órakor a Rosenberg hp. u. 1. előtt.

SZEGEDI VOLÁN SPORTKLUB TÚRAMOTOROS SZAKOSZTÁLY (Szeged, Bartók Béla Művelődési Központ, Vörösmarty u. 3.)
Április 6-án: Műszaki és Kresz-vetélkedő
18-án: Idénynyitó túra Vöröskőre.

Vegyem, ne vegyem?

Egyre több CZ-gyártmányú, „Sport-175" típusjelű motorkerékpár fut hazánk útjain, ami azt is bizonyítja, hogy motorosaink bíznak ebben a kétkerekűben. Tehát e sorokat azoknak a motorkerékpárt vásárlóknak címezzük, akik válaszúton vannak, illetve nem tudják magukat véglegesen elhatározni e modell mellett. Legalábbis erre engednek következtetni azok az AM-hez írott levelek, amelyekből a kétkedés hangja hallható a 175-ös CZ olajozását illetően. Mint ismeretes, ez a kétütemű motor nem a hagyományos keverékkel táplálkozik, hanem egy külön tartályból, a motor által meghajtott szivattyú táplálja az olajat a porlasztóba a terhelésnek megfelelően. Ezzel nem csak gazdaságosabb a motor olajfogyasztása, hanem a ma olyannyira fontossá vált levegőszennyeződési problémát is igyekszik megoldani. De mindezen túl kisebb az olaj égéstermékének lerakódása a hagyományos kétütemű koromlerakódásával szemben.
Igaz, hogy némi munkatöbbletet adhat ez a kenési rendszer, ha a motoros hanyagságból, vagy éppen feledékenységből csak akkor tölti fel az olajtartályt, amikor az olaj szintje a jelző rovás alá süllyed; ilyenkor légteleníteni kell a szivattyút (nem nagy munka, mindössze egy csavarhúzó kell hozzá).
És hogy mennyire nem mumus ez az olajszivattyú, (amelyhez különben sem szabad nyúlni, mert azt a gyár pontosan beállította), ez alkalommal be is mutatjuk: a motor által meghajtott szivattyút a gázmarkolattal összekötött huzal *(1)* vezérli a *(4)* görgőn keresztül, amelynek külső oldalába van akasztva a porlasztó fojtószelepét vezérlő *(2)* huzal. Légtelenítéskor ezt a csavart *(5)* kell eltávolítani és a *(6)* műanyag kereket addig csavarni az óramutató járásával ellenkező irányba, amíg megjelenik az olaj a légtelenítőnyílásban.
Úgy véljük, a bizonytalankodók ezek után megnyugszanak és döntésre is jutnak.



MOTOROZNI JÓ?

Jó! Nagyszerű érzés! És olyan fürge, könnyed jármű a motorkerékpár! Tavasszal, a jó idő beálltával a kék ég, a friss levegő, a kinyíló természet szinte felébreszti téli álmukból a motorosokat. Az utakon a nehézkes teherautók, nyergesvontatók, autóbuszok között egyre több motorkerékpárt lehet látni.

De térjünk vissza egy pillanatra a téli álomhoz, ami a motorosok nyelvére lefordítva kényszerpihenőt jelent. Sokan ugyanis elfeledkeznek arról, hogy ez a 3—4 hónapos szünet hátrányosan hat a motorosokra olyan szempontból is, hogy nem csak motorkerékpárjuk — ők maguk is „kiesnek a gyakorlatból".

Fontos tehát, hogy a forgalomba való ismételt bekapcsolódás előtt alaposan felülvizsgáljuk járművünket — és *magunkat is!*

Könnyebben megoldható kérdés — és *ezt* sokan természetesnek is tartják — a motorkerékpár ellenőrzése műszaki, forgalombiztonsági szempontból. Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy vizsgáljuk meg az általános biztonsági berendezéseket: a fékeket, a motort — és ezek tartozékait, valamint az elektromos berendezéseket. Érdemes néhány percet szentelni az esetleg meglazult csavarok, anyák utánhúzására is.

Lényegesen bonyolultabb — de legalább ennyire fontos feladat — a motorkerékpárt vezető *ember* „felkészítése" a szezon megkezdésére. Éppen ezért ezzel kívánunk most részletesebben foglalkozni.

A gyakorlatból való több hónapos kiesés arra kötelez bennünket, hogy — főleg az első hetekben — nagy figyelemmel és körültekintéssel vezessünk, különös óvatossággal válasszuk meg a sebességet és a követési távolságot — így időben észlelhetjük a forgalmi rendben ősz óta esetleg bekövetkezett változásokat. (Itt jegyezzük meg, hogy az elmúlt év végén történt „leállás" óta 1971. február 1-én hatályba lépett a Kresz módosítása és kiegészítése, ami a motorkerékpáros közlekedéssel kapcsolatosan is számos új rendelkezést tartalmaz!)

Sok veszélyt rejtenek magukban elsősorban a keskeny, egy nyomon haladó motorkerékpárokra nézve a téli útfelfagyások kellemetlen következményei. Ezeket is csak akkor tudjuk kellő időben észlelni, ha a sebesség megválasztásánál — különösen az említett első hetekben — óvatosabbak vagyunk, mint általában.

Néha „előnyt" is jelent a motorkerékpár keskenysége... Legalábbis így értelmezik azok a motorosok, akik azonos forgalmi sávon belül előznek, útkereszteződésnél vagy vasúti átjáró előtt „befurakodnak" a tilos jelzésre szabályosan megálló járművek közé. Ilyenkor lehetünk szemtanúi veszélyes és eléggé el nem ítélhető versenynek, amely a besorolásért folyik.

Gyakran megbosszulja magát a *sebesség helytelen megválasztása* is. Mindenekelőtt az éles kanyarokra gondolunk, ahol egyébként is fellép a centrifugális erő hatása, amely még az igen gyakorlott motorost is lesodorhatja az úttestről, vagy a menetirány szerinti bal oldalra kényszeríti — sodorja — a szembe jövő járművek elé...

Sokszor okoz balesetet a menetirány-változtatás szabálytalan végrehajtása, sőt: annak szabálytalan *jelzése* is! Gyakran ugyanis az látható, hogy a motorkerékpárvezető egyáltalán nem győződik meg a menetirány-változtatás megkezdése előtt annak veszélytelenségéről — rövidebben kifejezve: *nem néz hátra* —, a karjelzéssel egyidőben már változtatja is menetirányát. Sok motoros megfeledkezik arról, hogy *utasa nem adhat irányjelzést* és hogy *karral* köteles *ő maga* jelezni az irányváltoztatási szándékát akkor is, ha egyébként villogó irányjelző készülék van a motorkerékpáron.

Beszélnünk kell az útburkolati jelekről is. A Kresz engedélyezi a *terelővonal* átlépését — ha nem zavarjuk ezzel a másik forgalmi sávban haladó járműveket —, *folyamatosan* azonban nem szabad a terelővonalon haladni, akár a jobb és bal oldalt, akár a különböző forgalmi sávokat választja el egymástól. Ebből a szituációból származik a sávon belüli, és általában: a szabálytalan *előzés*, valamint igen sok olyan baleset, melynek bekövetkezése után a helyszínelő járőr a *követési távolság helytelen megválasztását* írja jegyzettömbjébe a baleset okaként.

Különösen ajánlatos „tisztes távolságról" követni az előttünk haladó járműveket útkereszteződés, vasúti átjáró, kijelölt gyalogátkelőhely és járdasziget megközelítése alkalmával. S amit nagyon sok motoros elfelejt: járműve keskenysége nemcsak előnyt — a fékezésnél, megállásnál kifejezetten *hátrányt* jelent a négy keréken lassító és „támaszkodó" gépkocsival szemben.

•

A múlt esztendőben 5700 balesetet okoztak a motorkerékpárvezetők, ebből 296 halálos, 5404 pedig súlyos, illetve könnyű sérüléssel járt.

Máté Sándor



A motoros nem adott elsőbbséget a kereszteződésben a teherautónak, és azzal összeütközött. A motorkerékpár vezetője a helyszínen, utasa pedig a kórházba szállítás közben elhunyt

(Ági Lajos felvételei)

Az útkanyarban gyorsan hajtott az oldalkocsis motorkerékpár vezetője, a jármű kisodródott és ennek következtében összeütközött a szembejövő autóbusszal. A motoros a helyszínen meghalt



A volánnál: VARGA JÁNOS



Még aki nagyon odafigyel, az sem tételezné fel, hogy ez a 30 év körüli, vékony dongájú férfi milyen „veszedelmes" ember. A mi honvédszázadosunk — tessék csak figyelni — 1955 óta kétszeres világbajnok, kétszeres Európa-bajnok, egyszeres olimpiai bajnok, 13-szor nyerte el a magyar bajnokságot és 4-szer volt ifjúsági bajnok: birkózásban. A Budapesti Honvéd legeredményesebb sportolója *Varga János*, a magyar birkózósport egyik — 57 kilós, 170 cm magas — oszlopa. Szereti-e az automobilt? De még mennyire! Amikor 1964 végén kézhez kapta a jogosítványát, majdnem úgy örült, mintha egy Japánba szóló repülőjegyet kapott volna. Miért éppen Japánba? Mert ott éppen háromszor volt már. De ugyanennyiszer volt Mexikóban, kétszer repült az USA-ba, egyszer birkózott Kanadában, aztán Kubában. Könnyebb lenne felsorolni, hogy merre nem járt.

Alig száradt meg az aláírás a jogosítványán, vásárolt egy Wartburgot, amit 3 évig nyúzott, aztán beleszeretett a 850-es Fiat-ba, ezt követte a Ford Escort. Közben megnősült, és amikor a bútorait cserélte, eladta a Fordot. De mert nem csak a szőnyeget, persze a birkózószőnyeget szereti, hanem az autót is — na meg a közben szépen erősödő kisfiát is —, ismét vett egy 850-est, amelyet a felesége is vezet, ha Janikája éppen külföldön gyűjti a babért.

— Velem nem történnek izgalmas sztorik, mert igen óvatosan vezetek. Nem a gyalogjárók arcát, hanem a lábukat figyelem, amelyek a járda szélén topognak, ebből következtetek embertársaim cselekedeteire. Eddig nem csalódtam a módszeremben.

Nyugodt vagyok a volánnál, akár a szőnyegen, ahol a sporttársaimtól kapott „hőscincér" becenévre hallgatok. Részben az 57 kilós súlyom miatt.

Persze azért nekem is kijutott az autós izgalomból. Tavaly nyáron Tatára kocsiztunk családostól. Már sötét volt, tehát siettem, olyan száz körül lépegetett a Fiat, amikor 2—3 méterre a fényszórók előtt váratlanul egy szaladó vaddisznó tűnt fel. Ha félre rántom a kormányt, akkor dugóhúzóba megy a Fiat, de ha ráhajtok, akkor sem ússzuk meg sokkal olcsóbban. A vadkan oldotta meg az életveszélyes helyzetet. Úgy ugrott el, hogy még egy szőrszála sem görbült meg... Mondanom sem kell, utána megállítottam a kocsit, és letörölgettem arcomról a halálverejtéket. Azt, hogy ezt a találkozást így úsztuk meg, nem az ügyességemnek, hanem a disznó-szerencsémnek köszönhetjük.

Igaz, nem vagyok még öreg autós, de azért nekem is lenne néhány hasznos tanácsom. Kivétel nélkül, minden reggel, indulás előtt körbejárom a kocsit, majd alánézek, veszített-e a hűtő vizet, van-e alatta olajfolt, lapos-e valamelyik gumi, aztán kihúzom az olajszintpálcát, belelesek a hűtőbe. És csak ezután ülök a kocsiba. Ez az 1—2 perces munka nagy megnyugvást ad.

Az alábbi kérdésekből a 2. és 3. kérdésre adott helyes választ a világ egyik legismertebb birkózója. Vajon Önnek mennyi sikerül? Ellenőrizze magát a 27. oldalon.

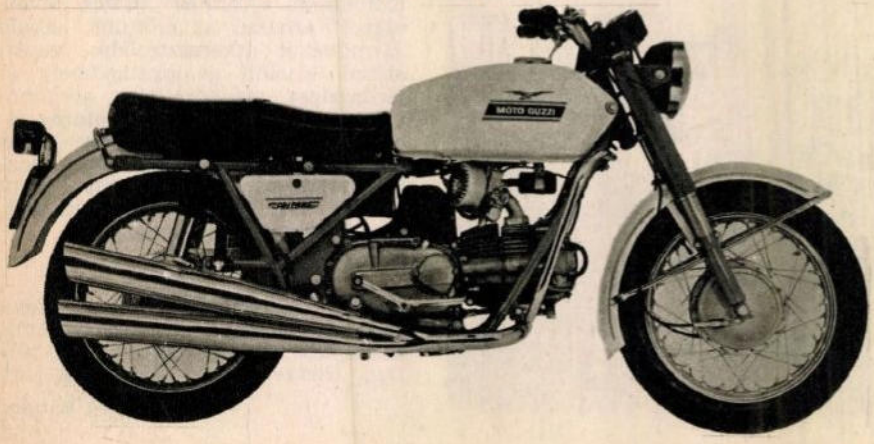
1. **Van-e sebességkorlátozás az Alagútban?**
   a) Nincs;
   b) Legalább 20 km/óra;
   c) Legfeljebb 60 km/óra.
2. **Mi a cw?**
   a) Center Water (a hűtőrendszer fűtőrésze);
   b) A Citroën legkisebb típusa;
   c) Légellenállás-érték.
3. **Mi az AC?**
   a) Autómárka;
   b) Benzinszivattyú;
   c) A legnagyobb amerikai autóklub.
4. **Mi a Commando?**
   a) Motorkerékpártípus;
   b) Katonai nyelven parancs;
   c) Opel autómodell.
5. **Mit gyárt még a Yamaha?**
   a) Autót;
   b) Zongorát;
   c) Betonkeverőt.

A hosszúléptű, nyomórudas egyhengeres

Az olasz csizma egyik legrégibb motormárkája a Moto Guzzi, amely már jó néhány típussal okozott meglepetést. Egy- és sokhengeres, két- és négyütemű motorjai éppen úgy élen jártak a versenypályán, mint az eladási statisztikában.

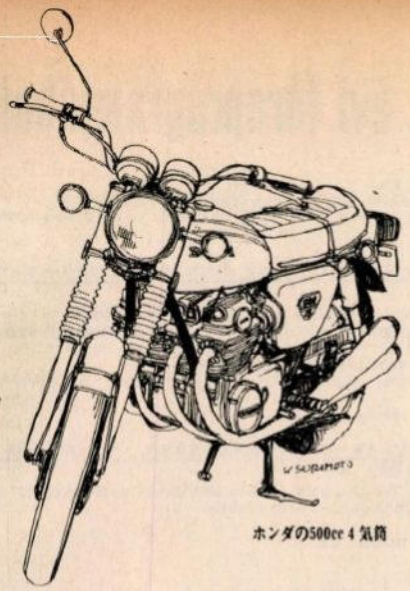
Az AM olvasói nem felejtették még el a Guzziék Troter nevű mopedjét, vagy ennek ellenpólusát, a keresztbe állított, V2 hengeres, 750-es Specialt.

A szépen fejlett motor nagy egységét tovább nagyítja az iker-kipufogódob, amelynek csupán esztétikai szerepe van, hiszen a motor csak egyhengeres



A „Falcone" típus családtagjai különböző kategóriákból származnak, és ezek között a „legsúlyosabb" a a legújabb 500-as, amelynek fő jellemzője, hogy erőforrásának csak egy hengere van. (Manapság szinte egyedülálló jelenség az ilyen motor, hiszen a sokkal kisebb egységnél is két, vagy több hengert alkalmaznak.)

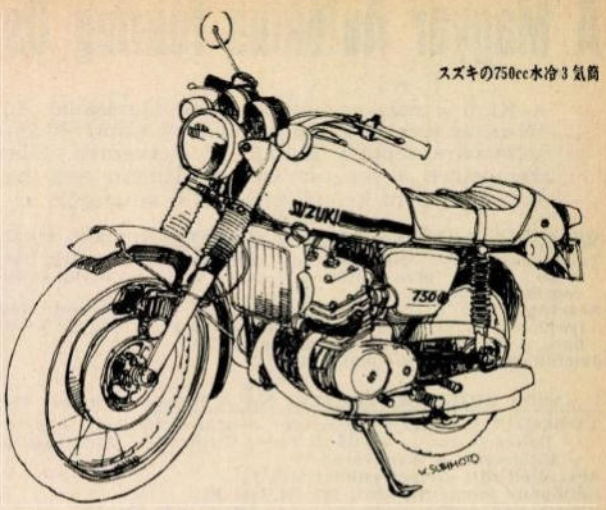
És hogy mennyire bevált ez az egyébként szolid motor, bizonyítják az olasz hatóságok megrendelései (katonaság, rendőrség, csendőrség), bár az ezeknek szállított modell még szelídebb: 4900 fordulaton csupán 25 lóerős. A polgári kivitelű nagy Falconenak is 88×82 mm a furat-lökete, 5000 fordulaton 30 lóerőt ad le, sűrítési aránya 7:1, porlasztójának torokmérete 29 mm, elektromos berendezése 12 volt, gumijainak mérete 3,50×18", benzintartálya 18 liter, fogyasztása $^2/_3$ fojtószelep-állásnál 4,5 liter/100 km, önsúlya 215 kiló, legnagyobb sebessége 130 km/óra.



ホンダの500cc 4 気筒

A meglepetések sorában a legkisebb a soros, négyhengeres, természetesen ohc vezérlésű Honda, amely a nagy, 750-es Hondának lesz a kisöccse. Avagy talán az 500-as, háromhengeres Kawasaki Mach III ellen tervezték?

Ugyancsak a Tokiói Kiállításon mutatkozott be, mint prototípus, a 70 lóerőt képviselő, háromhengeres, vízhűtéses, kétütemű, 750 kcm-es Suzuki, mellsőkerekén dupla tárcsafékkel

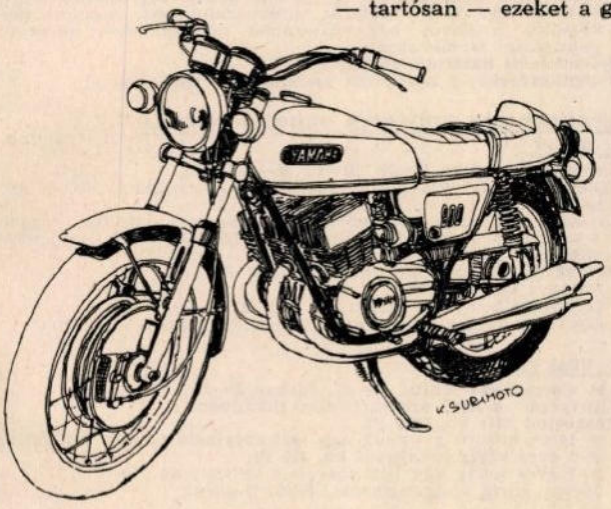


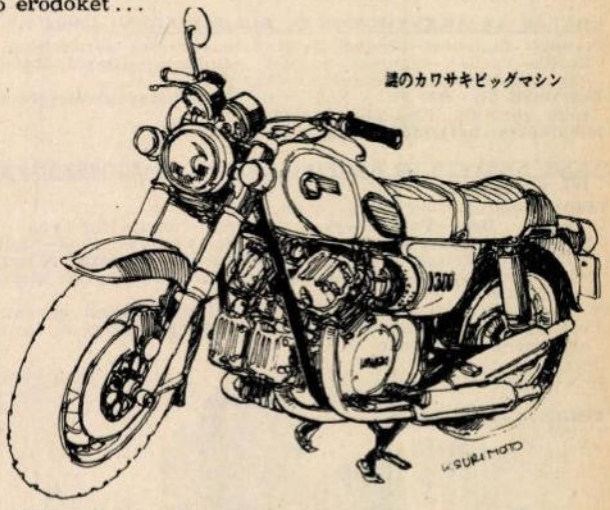
スズキの750cc水冷 3 気筒

Meglepetések Motorországból

Igaz, ezek a rajzok, amelyeket a neves japán illusztrátor, K. Surimoto rögzített papírra, még nem igazi, sorozatban gyártott japán motorokat örökítenek meg, de ilyenek lesznek majd, talán nem is olyan sokára. Illetve a rajzok közül az egyik már létezik, és azt, a 3 hengeres, 750-es, vízhűtéses Suzukit már bemutattuk az AM olvasóinak (1971. 1. szám).

Minden bizonnyal nagy feltűnést fognak kelteni ezek a kétkerekű szuper elefántok, de akaratlanul is felvetődik a kérdés: milyen hasznos célt szolgálnak ezek a mammutok? Aligha akad bárhol is olyan út, ahol úgy isten igazából neki lehet ereszteni — tartósan — ezeket a gördülő erődöket...



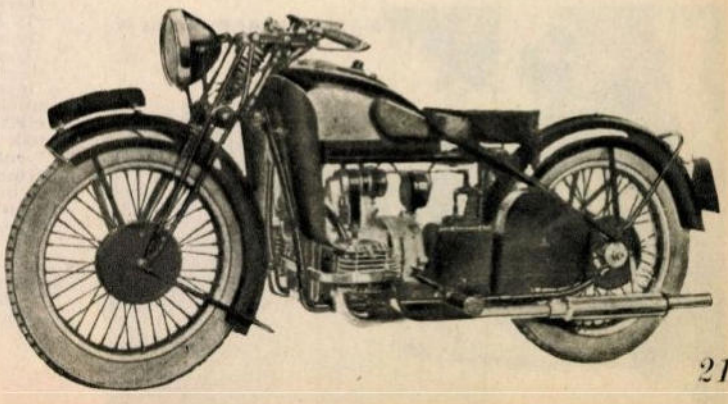


謎のカワサキビッグマシン

Ugyancsak a Tokióban bemutatott négyütemű, 650-es Yamaha után készül a még újabb Yamaha, amelynek háromhengeres kétütemű motorja 800 kcm. Vonalvezetésében, sítlusában hasonlít az RX—350-esükhöz. — A legnagyobb meglepetésről a Kawasaki gondoskodott, a V—4 elrendezésű, ohc vezérlésű, 1300 kcm-esével. A műszaki adatok még ismeretlenek, csupán arról szól a titok, hogy benzinbefecskendezővel és elektronikus gyújtással rendelkezik

ELFELEJTETT MOTOROK

Egy valóban ritka veteránt mutatunk be itt. Az angol Douglas, amely, a műszaki történelem szerint, a BMW-t megelőzve gyártott kéthengeres boxermotort, talán éppen a BMW-elvet, azaz a menetirányra keresztbe állított motort akarta kipróbálni, 1935-ben. A Douglas-hagyománnyal szemben, a hengereket nem a menetiránnyal párhuzamosan, hanem az „Endeavour" típusnál keresztbe tette a 494 kcm-es, alulszelepelt motort a dupla bölcsővázban. Ennél a modellnél alkalmazták a Douglasék először a lábkapcsolást a sebességváltónál. Kardántengelyt csak az „Endeavour"-nél használt ez a régi angol gyár. A teljesen tokozott két hengernek egy közös porlasztója volt.



A Magyar Autóklub Touring Osztályának 1971. évi túraprogramjából

A Klub a magyar autósok olcsó utazásának érdekében az idén is folytatja népszerű túráit. Nagy távolságokra repülős túrákat is szerveznek. Először szerepelnek a programban az „Ismerd meg hazádat" mozgalom keretében belföldi autótúrák is.

ORSZÁGOS AUTÓSTALÁLKOZÓ TIHANYBAN: május 22—23.

Találkozás május 22-én délután; este műsoros vacsora. Május 23-án, reggeli után autós ügyességi verseny, majd ebéddel végződik a program.
Részvételi díj: a Tihanyi Motelben való elhelyezéssel személyenként 180 Ft; a Tihany Szállóban 210 Ft. Kétágyas szobákban. A Találkozó emlékplakettje 35 Ft.
Jelentkezési határidő: május 4.

7 NAPOS ROMÁNIAI ERDÉLYI NAGYTÚRA: augusztus 16—22.

Útvonal: Nagyvárad — Kolozsvár — Marosvásárhely — Szováta — Békás-szoros — Gyilkos Tó — Tusnád — Marosvásárhely — Kolozsvár — Nagyvárad.
Részvételi díj: személyenként 1507 Ft.
Költőpénz személyenként: 265 lei (463 Ft).
Üzemanyagköltség gépkocsinként: 250 lei (427 Ft).
Jelentkezési határidő: július 10., mely egyben az okmányok beérkezésének határideje is. Utazás kollektív útlevéllel.

LENINGRÁD—MOSZKVA REPÜLŐS TÚRA: június 30— július 6.

Utazás közvetlen repülőgéppel Leningrádba; városnézés, a Téli Palota (Ermitázs), a Szmolnij, az Auróra cirkáló, az Izsák Székesegyház, Péter-Pál Erőd megtekintése.
Kirándulás Petrodvorecbe, a cárok nyári rezidenciájába; a híres szökőkút-rendszerek megtekintése.
Utazás négyágyas hálófülkékben Moszkvába.
Moszkvai program: városnézés, a Tretyakov képtár, a Kreml, a Kincstár megtekintése, látogatás a Szovjetunió Népgazdasági Kiállításán.
Részvételi díj: 3620 Ft.
Költőpénz: 35 Rbl (497 Ft).
Jelentkezési határidő: április 25. Kollektív útlevél.

ÜDÜLÉS AZ ARANYHOMOKON BULGÁRIÁBAN: július 10—21.

Útvonal: Budapest—Szeged—Belgrád (autóbuszos városnézés) — Szófia—Várna (egyhetes üdülés) —Bukarest—Brassó—Kolozsvár (városnézés) —Nagyvárad—Budapest.
Részvételi díj: 3500 Ft. A költőpénzt és üzemanyagköltséget később közöljük. Kollektív útlevél.
Jelentkezési határidő: május 10.

XXXII. NEMZETKÖZI KEMPING RALLYE OLASZORSZÁGBAN: júl. 21—aug. 11.

Indulás: július 21-én a győri kempingből.
Útvonal: Bécs—Velence—Firenze—Siena—Róma—Nápolyon át Lecce városkába, a Rallye színhelyére. Visszaút: Bari—Rimini —Ravenna—Trieszt érintésével Jugoszlávián keresztül. A nagyvárosokban városnézési lehetőség, a túrát szakképzett idegenvezető kíséri.
A túra résztvevői a valutájukat és útiokmányaikat egyénileg váltják ki. Előjelentkezés azonnal, végleges jelentkezés az útiokmányok birtokában.



TIHANY: május 22—23.



MARTONVÁSÁR: június 26.

Szervezési költség: 300 Ft.
A kempingek helyfoglalási díjait és a Rallye részvételi díját a valutakeretek terhére a túra részvevői számára a túra kezdete előtt kell befizetni.

CSOPORTOS UTAZÁS SZEGEDRE AZ ÜNNEPI JÁTÉKOKRA: július 17—18.

Indulás: július 17-én az Autóklub Bp. II., Rómer Flóris u. 4/a alatti székházából. Szegeden közös vacsora, a Spartacus-balett megtekintése, szállás I. osztályú fizetővendéglátó szobákban. Július 18-án reggeli, városnézés, közös ebéd.
Részvételi díj: ellátással, szállással, színházjeggyel, túravezetéssel 198 Ft.
Jelentkezési határidő: június 20.

CSOPORTOS KIRÁNDULÁS MARTONVÁSÁRRA, A BEETHOVEN-HANGVERSENYRE: június 26.

Műsoron: Beethoven I. és IX. szimfónia; látogatás a Beethoven-múzeumban, séta a parkban. Túravezetés.
Részvételi díj: 60 Ft.
Jelentkezési határidő: május 15.

BEJÁRATÓS TÚRÁK

Időpontok: március 28. — április 25. — május 9. — június 20. — július 18. — augusztus 15. — szeptember 5. — szeptember 19.
Útvonal: Budapest — Vecsés — Monor — Albertirsa — Nagykőrös — Kecskemét — Lajosmizse — Örkény — Sári — Dunaharaszti — Budapest
Indulás minden alkalommal reggel 8 órakor az Autóklub Rómer Flóris utcai székházától. A túrát az Autóklub műszaki szakemberei kísérik.
Részvételi díj: klubtagoknak ingyenes, nem klubtagoknak 20 Ft gépkocsinként.
Jelentkezés: a túra előtti kedd délig.

BUDAPEST ÉJJEL, AUTÓ NÉLKÜL: május 12.

Központi szervezésű program, indulás 19 órakor a Magyar Autóklub székházától (II., Rómer Fl. u. 4/a.) autóbusszal. Kiadós vacsora borkóstolóval, cigányzene mellett, majd a Savoy bár műsorának megtekintése egy pohár pezsgő fogyasztásával.
Részvételi díj: 120 Ft, mely az autóbuszköltséget, vacsorát, borkóstolót, a Savoy bár műsorának megtekintését pezsgőfogyasztással tartalmazza.
Jelentkezési határidő: május 3.
Jelentkezéseket a beérkezés sorrendjében fogadunk el.

TENGERPARTI ÜDÜLÉSEK JUGOSZLÁVIÁBAN

1. SPLIT

Csoportok: június 19—28, június 26—július 5.
Elhelyezés: „B" kategóriájú szállodákban, zuhany, WC a szobákhoz.
Útvonal: Budapest—Szeged—Belgrád (vacsora, szállás, reggeli) —Szarajevó (vacsora, szállás, reggeli) —Split (7 nap teljes ellátás).
Részvételi díj: személyenként kb. 1895 Ft.
Pótágy: kb. 1705 Ft.
Gyermek 2—7 éves korig: kb. 1515 Ft.
Gyermek 2 éves korig szolgáltatás nélkül ingyen üdülhet.

2. CRIKVENICA

(A) Csoportok: június 15—22., június 22—29.
Elhelyezés: a Kluž szakszervezeti üdülőben.
Részvételi díj: kb. 1085 Ft.
7—10 év közötti gyermek ágy igénybevétele nélkül: kb. 890 Ft.
2—7 éves korig pótággyal kb. 890 Ft.
2—7 éves korig ágy igénybevétele nélkül: kb. 650 Ft.
2 éves korig szolgáltatások nélkül ingyen.

(B) Csoportok: augusztus 16—23, augusztus 23—30.
Elhelyezés: a Kluž szakszervezeti üdülőben.
Részvételi díj: kb. 1250 Ft.
Gyermek 7—10 évig külön ágyhasználat nélkül: kb. 1000 Ft.
Gyermek 2—7 év között külön ággyal: kb. 1000 Ft.
Gyermek 7 éves korig külön ágy igénybevétele nélkül: 750 Ft.
Gyermek 2 éves korig szolgáltatások nélkül ingyenes.

(C) Csoportok: július 3—10, 10—17, 17—24, 24—31, július 31—augusztus 7, augusztus 7—14.
Elhelyezés: magánszállásokon.
Részvételi díj: kb. 1215 Ft.
Gyermek 7—10 éves korig külön ágy igénybevétele nélkül: kb. 975 Ft.
Gyermek 2—7 éves korig külön ágyhasználat nélkül: kb. 730 Ft.
Gyermek 2—7 év között külön ággyal: kb. 975 Ft.
Gyermek 2 éves korig szolgáltatások nélkül ingyenes.
A résztvevők a szükséges okmányokat egyénileg váltják ki. Az útiokmányokat a valutanyilvántartó lappal együtt az indulás előtt legkésőbb 21 nappal kell közvetlenül a Touring Osztálynak megküldeni. Az 1971-es évben a Nemzeti Banktól személyenként 1500 dinár (3402 Ft) igényelhető.
Üzemanyagköltség: gépkocsivezetőnek 240 dinár (552 Ft), utasnak 60 dinár (139 Ft).
Jelentkezési határidő: az utazás előtt 35 nappal. A jelentkezéseket a beérkezések sorrendjében fogadjuk el.

A túrákra közvetlenül a Magyar Autóklub Touring Osztályán (II., Rómer Flóris u. 4/a) lehet jelentkezni írásban vagy személyesen.

„VÉSZKIJÁRAT" a baleseti helyzetekből

Ezúttal ismét folytatjuk az olyan vezetéstechnikai tanácsok ismertetését, amelyek segítségével a rendkívüli helyzetekben a pánik okozta baleset, illetve a súlyosabb következmény az esetek többségében elkerülhető.

● A kocsi megfarolásakor ne fékezzünk. Ha pedig csúszós, nyálkás útfelületen farol meg váratlanul a kocsi, ne ösztönösen az ellenkező oldal felé, hanem a veszélyhez szoktatási gyakorlatozások céltudatosan kifejlesztett tapasztalatait felhasználva, mindjárt a farolás irányába kormányozzunk, és miután az „előremutató" kerekekkel ismét a helyes irányba tér a kocsi, fokozatosan növelt pedálerővel csak azután fékezzünk **(1. rajz).**

● Sohase feledjük el, hogy azért — végszükség esetére — kézifék is van az autónkon. Kétségkívül nagyon pánikkeltő érzés, ha az ember a lábfékkel váratlanul „üres"-re lép, és többszöri „pumpálás" ellenére sem lassul le a kocsi, ennek ellenére sem fog a fék. Ilyenkor az a leghatásosabb, ha „gázfröccsökkel" (mégpedig ha nagy a korábbi tempónk: nagy „gázfröccsökkel") fokozatonként visszakapcsolunk.
Mit értünk ezen? Nos, amikor észrevesszük, hogy nem fog a fékünk, és a kocsinknak még van némi kifutása az akadályig, ilyenkor juthat szerephez a nagy „gázfröccsökkel" való fokozatonkénti visszakapcsolás: a direkt fokozatból gyors kuplungozással üresbe kapcsolunk, majd felengedett kuplung mellett (!) hirtelen lenyomjuk a gázpedált, vagyis a tempótól függően nagy „gázfröccsöt" adunk. Ezt követően gyorsan lenyomjuk újra a kuplungot, és egy határozott, erőteljes mozdulattal egy fokozattal visszakapcsolunk. A kuplungot azonban most nem hirtelen engedjük fel, hanem a „motorfék" és a kocsi tempója közötti nagy sebességkülönbség lehetőség szerinti kedvező kiegyenlítése érdekében, fokozatosan, elasztikusan. Ha sikerült, a többi — alsóbb — fokozatba már könnyebb lesz hasonló módon visszakapcsolnunk.
A személyautóvezetők többsége, sajnos, nem ismeri a dupla kuplungozás között gázfröccsel végezhető visszakapcsolási módot. Pedig a szinkronváltós autók hétköznapi üzemében is gyakran lehetne ezt a vezetésmódszertani többletismeretet (az ilyen vészmegoldástól függetlenül is!) gyümölcsöztetni. Ha tehát nem tudunk gázfröccsel visszakapcsolni, akkor a szóban forgó veszélyhelyzetben nincs más megoldás: nyúljunk a kézifékhez. De ne hirtelen húzzuk be (így könnyen felborulhat, árokba sodródhat a kocsink), hanem fokozatosan és egyenletesen növelt fékerőhatást gyakorolva. Jóllehet a kézifféknek nem feladata a száguldó autó lelassítása, megállítása, ilyenkor, ha nincs más mód, még ennek a lehetőségnek a kiaknázása is több, mint a semmi...

● Tüsszentési inger jön ránk. Ne vegyük le egyik kezünket se a kormányról, és igyekezzünk olyan gyorsan megállni, amennyire a biztonság megengedi. Gyakran jó eredménnyel jár a tüsszentési inger eltompítására, elodázására, ha nyelvünket hátrafelé toljuk a szájpadlásunkon.

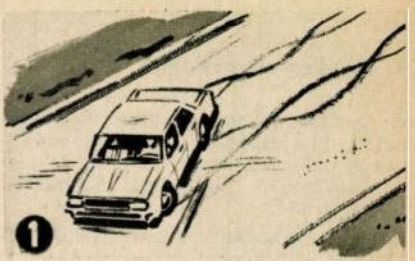
● Méh vagy darázs zümmög a fejünk körül. Tekerjük le teljesen valamelyik ablakot, hogy szabad utat nyissunk neki a távozáshoz. De ne hadonásszunk, ne csapkodjunk körülötte, mert ezzel ingereljük fel a legbiztosabban. Állandóan az úttestre (és ne a keringő bogárra) figyelve álljunk meg és szabadítsuk meg az utasteret a veszedelmes „ragadozótól".

● Ha sárba vagy mély homokba jutunk, csak arra vigyázzunk, hogy ne kelljen megállni. Ha mégis megrekedünk, ne pörgessük a kerekeket, mert így „beáshatjuk" magunkat. A bemaródástól úgy tudunk a legkönnyebben kiszabadulni, hogy minél több súlyt rakunk a meghajtott tengely fölé, aztán lassan és kitartóan induljunk meg a kocsival előrehátra, hogy a bemaródást meghosszabbítva elegendő teret nyerjünk az előre kilendüléshez.

● Ha valamelyik kerék árokba kerül, itt is az a fontos, hogy ne pörgessük a kerekeket. Emeljük meg a kocsit jól rögzített (!) emelővel úgy, hogy az árokba jutott kereket alá tudjuk polcolni. Ezután az emelő aládúcolása, majd újabb emelés és kerék-aládúcolás következik mindaddig, amíg a kerék nagyjából szintbe jut, és tovább folytathatjuk utunkat.

● Erről már sokszor írtunk: a gyermeket semmiképpen ne ültessük a vezető melletti, legveszélyesebb ülésre. Itt még az édesanyja ölében sem lehet biztonságban, hiszen a váratlan veszély felbukkanásakor gyakorolt gyorsfékezés következményétől, az előrebukástól az anya védené ugyan a gyermeket, de — nem tudja. Miközben mindkét kezével oltalmazón átkarolja az apróságot, ő sem tud támaszkodni: saját testsúlyával is még nagyobb erővel a szerelvényfalhoz vagy a szélvédő-üveghez vágódnak mind a ketten **(2. rajz).** A gyermeket tehát csak a hátsó ülésen utaztassuk. Lehetőleg itt is jól rögzíthető bébi-ülésben. Állítólag a Palma Gumigyár már nagy szériában gyártja külföldre a nagyon ötletes és nagyon biztonságos gyermekülőket. Talán egyszer a hazai üzletekben is kaphatunk belőlük?...

● Ha az ütközés elkerülhetetlen, csak arra törekedjünk, hogy ne bukjunk fejjel előre. Ha biztonsági öv van rajtunk, húzzuk hátra a lábunkat, s karunkkal takarjuk el arcunkat. Ha nincs rajtunk öv, vessük oldalt magunkat úgy, hogy testünk a szerelvényfal alá kerüljön és arcunkat takarjuk el karunkkal. Ha mellettünk az első ülésen alszik az utas, ne ébresszük fel (erre akkor úgysem lenne időnk). Ha rajtunk van öv, rajta pedig nincs, jobb karunkat tegyük a mellére, hogy ne teljes lendülettel bukjon előre **(3. rajz).**


1


2


3

● Ha baleseti sérültet találunk, azonnal meg kell állnunk, hogy elsősegélyben részesítsük. Ez kötelező! Inkább kevesebbet tegyünk, de azzal valóban használjunk. Például ne akarjuk az eszméletlen, súlyos sérültet minden áron a kocsinkba gyömöszölni és kórházba vinni. Inkább lássuk el őt a legjobb tudásunk szerint a helyszínen, és valakit küldjünk a mentőkért. Így az esetleges helytelen szállítás miatt nem szenved még súlyosabb töréseket a sérült. Ma már a Mentőszolgálat a közlekedési balesetek áldozatainak szállításához különleges támasztékokat, bekötő öveket is használ **(4. kép).**


4

Hol álljon az autó?



Elképzelhető, hogy szövetkezti társulással ilyen parkológarázsok is épülhetnek nálunk — mint az új-zélandi Auckland városban

1. Garázsszövetkezet

A garázsépítő és fenntartó szövetkezetek alakításának, valamint működésük elősegítésének irányelveit tárgyalta meg a SZÖVOSZ Elnöksége március 9-én.

A múlt év során a személygépkocsitárolók építésének egyes kérdéseiről hozott 15/1970. (VI. 7.) ÉVM számú rendelet adta lehetőségek figyelembevételével és a zalaegerszegi sikeres tapasztalatok alapján kezdődött meg a garázsszövetkezetek nagyobb számú szervezése, főként Győr, Bács, Komárom és Csongrád megyék területén.

A múlt év végéig 15 szövetkezet alakult 939 taggal, és felépült 553 szövetkezeti garázs. Alakulóban van 30 szövetkezet, mintegy 2000 taggal, ami arra mutat, hogy a garázsszövetkezetek jelentős társadalmi igényt elégítenek ki és egyre fokozódó igényekkel kell számolni ezen a téren. Mindinkább kitűnik, hogy a városfejlesztési tervekre, a fokozódó telekhiányra, az építési kapacitás elégtelenségére tekintettel a magánautósok a jövőben még nehezebben — vagy egyáltalán nem — tudják megoldani egyenként a gépkocsik tárolását.

Fokozni kell a nehézségek leküzdése érdekében az erők összefogását, erősíteni kell az érdekvédelmet, amelyben egyaránt érdekelt a fogyasztási szövetkezetek érdekvédelmét biztosító SZÖVOSZ, valamint a magánautósok érdekvédelmi szerve, a Magyar Autóklub. Ezért is hangsúlyozta a SZÖVOSZ elnökségi határozata az Autóklubbal való együttműködés fokozását, ami nem csupán a szervezésre, a feladatok kialakítására fog kiterjedni, hanem a felépült garázsok és egyéb létesítmények (kocsimosó, műhely, üzemanyagtöltő stb.) megfelelő hasznosítására.

A garázsszövetkezeteknek lehetőségük lesz a más típusú szövetkezetekkel (lakásszövetkezetek, kisipari és mezőgazdasági termelőszövetkezetek, fogyasztási szövetkezetek) való együttműködés megteremtésére.

Az együttműködésnek már a kivitelezés során is megvannak a lehetőségei, hiszen termelőszövetkezetek, építési részlegű ktsz-ek, más szövetkezeti építőrészlegek igénybevétele segíthet a tervezés és építkezés időszakában. A későbbiekben az üzemben tartás során a mezőgazdasági és kisipari termelőszövetkezettel való együttműködés megoldhatja a tagok kocsijainak karbantartási, üzemanyag- és alkatrész-ellátási, szervizgondjait.

A garázsszövetkezetek feladatkörébe ugyanis felvehető kocsimosó, kéziműhely, szervizszolgálat szervezése, benzinkút üzemben tartása, a javításhoz szükséges anyagok beszerzése, esetleges egyéb szolgáltatások bevezetése, kisebb javításokra szolgáló műhely üzemeltetése is.

Az új alapszabály lehetővé teszi, hogy a garázsok közös szövetkezeti tulajdont képezzenek, de azt is, hogy az egyes garázsok a tagok személyi tulajdonában legyenek, míg a telek és a közös létesítmények (pl. az út, vízvezeték, mosóhelyiség, javítóműhely stb.) közös szövetkezeti tulajdonba kerüljenek. Az előbbire főként akkor kerül sor, ha ún. „csarnokgarázsok" épülnek, míg a sorgarázsoknál az utóbbi formát fogják előreláthatóan választani.

Az elnökségi ülés szükségesnek tartotta, hogy felkérje a SZÖVOSZ területi szervezeteit: fokozzák erőfeszítéseiket a garázsépítő és fenntartó szövetkezetek megalakulásának előmozdítására. Ez elsősorban a fővárosban jelent majd nagy munkát, ahol a legnagyobb szükség lenne a nagy befogadóképességű garázsok létesítésére, de a tanácsok támogatásának hiányában eddig még egyetlen szövetkezetnek sem sikerült megalakulnia.

Mindenesetre javasolhatjuk, hogy az autósok a garázsszövetkezet tervével keressék fel az Autóklubot, ahol nem csak jogi és egyéb tanácsot adhatnak, hanem a későbbiekben alapszabálymintát is rendelkezésre bocsáthatnak.

2. Pincegarázs

A garázsszövetkezetek alapszabályának elfogadásával szinte egyidőben a fővárosban olyan kezdeményezésre került sor, amely számottevő mértékben segíthet enyhíteni a gépkocsik elhelyezésének gondjait. A IX. kerületi Ingatlankezelő Vállalat műszaki részlege tervet dolgozott ki arra, hogy a Közraktár utca 24. és Bakáts utca 1—3 számú épületek gázfűtésének bevezetése után a pincékben felszabaduló területeket hogyan lehet 32—35 személyautó elhelyezésére alkalmassá tenni. A terveket a kerületi Tanács, a körzet tanácstagja, a házak lakóbizottsága és az Autóklub képviselőinek jelenlétében vitatták meg, és olyan elvi megállapodás jött létre, amely szerint az elképzeléssel mindenki egyetért és a részletes tervek kidolgozására is megbízást kapott az IKV. Az alagsort úgy alakítják majd át, hogy a beállás és a kihajtás másmás lejáraton történjék. Ügyelnek arra is, hogy a lakók érdekei ne szenvedjenek csorbát és részükre megfelelő hely maradjon használaton kívüli ingóságaik tárolására.

Tudvalevő, hogy napirendre került a fővárosi házak átalakítása a gázfűtésre, távfűtésre. Nagy jelentősége van tehát ennek a kezdeményezésnek, amelynek példáját minden kerületben követni kellene. Sok-sokszáz parkolóhelyet lehetne így létesíteni — a közutak tehermentesítésével!

Dr. Szűcs Ferenc
a Magyar Autóklub
Jogi Bizottságának titkára



Az ÁB új székháza

Megnyílt az Állami Biztosító új gépjárműkárrendezési székháza, a XI., Hamzsabégi út 60. sz. alatt. Autóval a Bartók Béla úton, a Tétényi úti felüljáró előtt jobbra fordulva lehet elérni, autóbuszon pedig a Kosztolányi Dezső térről induló 41-es járattal, amelynek most külön megállót létesítettek a ház előtt. Az új épületben büfé, előtte elegendő parkolóhely áll az ügyfelek rendelkezésére. Hivatalos órák 8—16.30-ig, telefonszámok: 251-656, 458-393 és 259-388. Egyidejűleg megszűnt a Kispest, Vörös hadsereg útja 105. alatti kárfelvevő hely, de a IX., Toronyház u. 3., XII., Magyar Jakobinusok tere 2—3. és XIII., Révész u. 1—5. alatt továbbra is lehet a gépjárműkárokat bejelenteni.

Itt így közlekedjünk

AZ ÖRS VEZÉR TÉR

a Kerepesi út—Nagy Lajos király útja—Fehér út találkozásában tulajdonképpen a Metró megnyitásával és az azzal összefüggő nagy építkezések kapcsán lépett elő a főváros egyik legújabb és igen forgalmas csomópontjává. A gyalogosok és a gépjárművek ebben a körzetben most már nem keresztezik balesetveszélyesen egymás útját. Legalábbis nem kell szükségszerűen kereszteznünk, hiszen a gépjárműforgalom a „földszinten", a gyalogosok áramlása pedig az aluljáróban bonyolódik le — pontosabban: kell, hogy lebonyolódjék. Ennek ellenére, sajnos, a Fehér úti autóbusz-végállomás és a Metró között nagyon sokszor még ma is, indokolatlanul és roppant balesetveszélyesen, az úttesten szaladgálnak a gyalogosok.

A kereszteződés „földszintjén", vagyis a gépjárműforgalmat szolgáló pályán minden irányban lehetséges a továbbhaladás. Áganként négysávos járműbesorolókat találunk. Az egyenesen haladóknak mindig a két belső sávot kell elfoglalniok, míg a balra kanyarodóknak a bal oldalit. A jobbra kanyarodók természetesen a jobb oldali — legszélső — forgalmi sávból folytathatják útjukat. Az egyenesen haladók, valamint a balra nagyívben kanyarodók a forgalmi sávjaik fölött találják a továbbhaladásukat szabályozó jelzőlámpákat. Figyeljük ezeket — és csakis ezeket — a lámpákat, ugyanis az egyenes irányú és a kanyarodó forgalom külön-külön fázisidőben kap szabad utat a következők szerint:

Az első fázisban: mindkét irányban egyenesen, a Nagy Lajos király útja és a Fehér út vonalában;

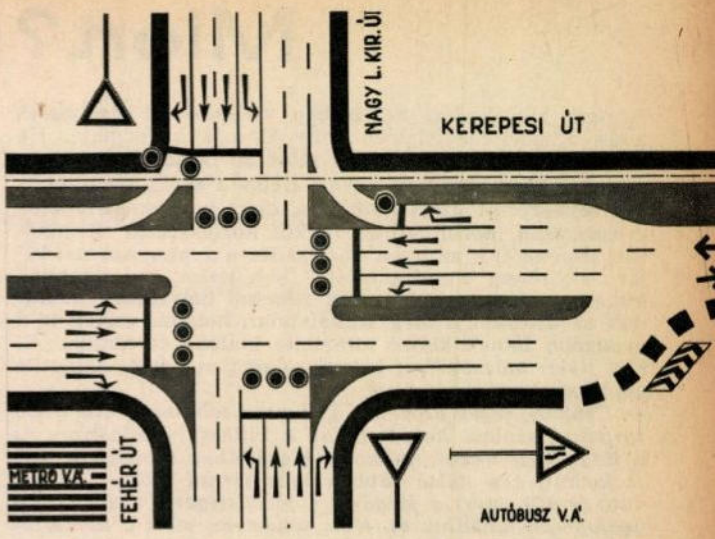
A másodikban: a Nagy Lajos király útjáról és a Fehér útról balra nagyívű kanyarodással a Kerepesi útra;

A harmadikban: a Kerepesi úton — mindkét irányban — egyenesen;

A negyedikben: balra nagyívben kanyarodva a Kerepesi útról a Nagy Lajos király útjára és a Fehér útra.

A jobbra kisívű kanyarodásokat — a Fehér útra és viszont — jelzőlámpa nem szabályozza: az ilyen irányokat követők a terelőszigetek által különválasztva, lassító és gyorsító sávokon mehetnek egyik útról a másikra.

A Nagy Lajos király útjára (és onnan) a jobbra kanyarodásokat — a Kerepesi úttal párhuzamosan húzódó iparvágány miatt — jelzőlámpa szabályozza. Ha vonat nem várható, a jelzőlámpa zöld jelzést ad. A vonat érkezése idején azonban csak a Kerepesi úti egyenes irányok, valamint a Fehér útra — és viszont — jobbra kanyarodások kapnak szabad utat. A Nagy Lajos király útjára be- vagy onnan kihajtani tehát ebben az esetben nem szabad. Egyébként a lámpák jelzési képei is egyértelműen utalnak erre.



Mindössze néhány hónapja annak, hogy a Kerepesi útnak a Fehér út és Albertirsai út közötti szakaszán a második pályát is átadták a forgalomnak. Így a rendszerint utolsó pillanatban végrehajtott, kellemetlen átsorolásos manőverezések miatt baleseteszélyes útszűkülettől immár mentesülnek a Kerepesi út irányába haladó gépjárművezetők. Az ellenkező irányban, tehát Gödöllő felé haladva, a kereszteződésen túl azonban még számolnunk kell útszűkülettel: a hét forgalmi sávos torkolat mindössze három sávra szűkül. De már itt is készül a második pálya, és remélhető, hogy a régi úttestre való visszakanyarodás (a rajzon szaggatott szegéllyel jelölve) nem sokáig okoz gondot.

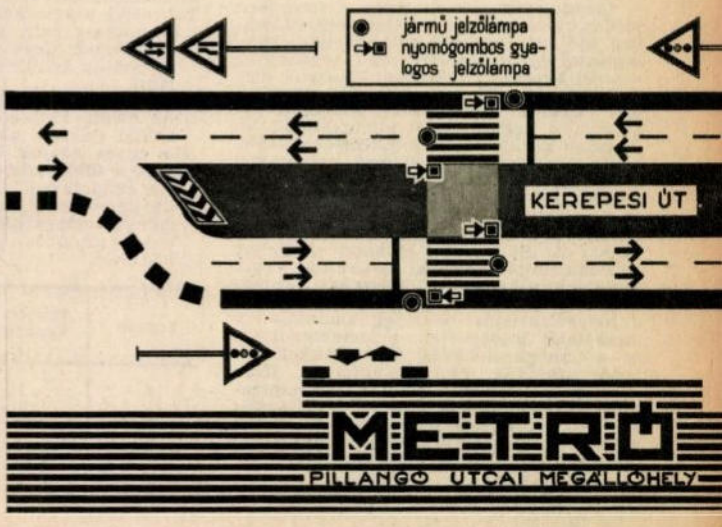
Akinek a Kerepesi út és Fehér út torkolatában levő autóbusz-végállomásnál van dolga, a Fehér út mindkét irányából — tehát jobbra és balra kanyarodva — egyaránt behajthat.

A KEREPESI ÚT—PILLANGÓ UTCA KERESZTEZŐDÉSÉBEN,

vagyis a Metró Pillangó utcai megállójánál a Kerepesi út mindkét pályatestjén szintben kijelölt átkelőhely biztosítja a gyalogosok zavartalan áthaladását. A valóban zavartalan áthaladását, ugyanis ez idő szerint a fővárosunkban még csak itt működik a gyalogosoknak nyomógombbal „zöld utat" adó jelzőlámpa. Ezek külsőre nem különböznek a jól ismert és azonos rendeltetésű (bár más működési elvű) lámpáktól, s jelzési képeiknek a betartása a gyalogosra és a járművezetőkre egyaránt kötelező. A rajzon is feltüntetett ábra, vagyis a gyalogos jelzőhöz mutató nyíl a lámpaoszlopon levő nyomógombra irányul. A nyomógomb révén felnőttek és gyermekek egyaránt könnyen kezelhetik a jelzőlámpát (megváltoztathatják annak jelzési képeit). A gomb megnyomása nélkül a lámpa nem ad szabad utat a gyalogosoknak. A gomb megnyomása után sem azonnal, hanem 40—50 másodpercnyi várakozás elteltével. Ez egyben azt is jelenti, hogy a nyomógombot nem lehet bármilyen gyakran nyomogatni: a berendezés az egyszeri szabad átkelés jelzése után csak bizonyos idő elteltével ad ismét lehetőséget arra, hogy újra a gyalogosok mehessenek. Közben a lámpa a kereszteződő járműforgalomnak tilosat jelez. A gyalogosok részére adott zöld jelzés időtartama 30 másodperc, tehát bőségesen elegendő a mindkét oldalon feltorlódó gyalogosok átkeléséhez. A tapasztalat azt bizonyítja, hogy a gépjárművezetők (mivel a kereszteződésmentes útszakaszon nem számolnak vele) csak későn veszik észre a gyalogos-átkelés jelzőlámpás szabályozását, s emiatt nem ritka itt a hirtelen lassításokat jelző fékcsikorgás. Ez is indokolja, hogy különösen ilyen helyeken előre jelezzék, hogy lámpairányítás következik. A Kresz-módosítás bevezette most nálunk is a „Forgalomirányító fényjelző készülék", veszélyes helyet jelző táblát. Reméljük tehát, hogy rövidesen a Kerepesi úton is megtaláljuk ezeket az előjelző táblákat — mindkét irányból.

A Kerepesi útnak ez a szakasza osztottpályás és alkalmas a párhuzamos közlekedésre. Az egyenes, akadálytalan szakaszon sokan (különösen a Keleti pályaudvar felé igyekvők) a megengedettnél is nagyobb tempóra gyorsítanak fel, és ezért nemegyszer gondot jelent számukra a megállás az utolsó pillanatban észrevett piros lámpa előtt. Külön figyelmet érdemel, hogy ebben az irányban a burkolat nagykockakő, s ez a legkisebb csapadék hatására is veszélyesen csúszós.

Ráadásul „Útszűkület" és „Vigyázat! Szembejövő forgalom" jelzéseket is találunk: az Albertirsai út közelében ugyanis az osztottpályás út a régi egyetlen úttestre szűkül, és ez bizony néha zavart okoz.



Miért?

Sokféle közlekedési helyzetben kötelező az elsőbbségadás. Ennek megfelelően más és más a formája. Ha azonban a szabályszegéseket előidéző belső okokat vizsgáljuk, akkor már nem olyan széles a skála, az elsőbbség rendszerint azért marad el, mert a gépkocsivezetők erőszakosan, körültekintés nélkül közlekednek. Különösen szembeötlik az ilyen közlekedés a gyalogosoknak kijáró elsőbbség elmulasztásából keletkezett baleseteknél, hiszen ilyenkor a gyalogosok védelmi helyzetben haladnak az úttesten, s még szabálytalan haladás esetén is a gyengébb félnek kijáró kíméletet kellene élvezniük.
Egy ilyen balesetről a következőképpen adott számot a gépkocsivezető:

— *Csúszós, jeges úton kb. 35 km-es sebességgel, a belső forgalmi sávban haladtam be a villamos-járdasziget és a járda közé akkor, amikor a megállóban a villamos tartózkodott, s a külső sávban más jármű, köztük teherautó is állt, mert a járdáról a járdaszigetre szakaszosan gyalogosok haladtak át. Nem fékeztem, mert a kereszteződést megközelítve az előttem levő útszakaszon gyalogosokat nem láttam. A külső sávban elsőnek álló teherautó közelébe kerültem, amikor kb. 8—10 méterről észrevettem, hogy az álló kocsi elől néhány méterre elém lép egy karján gyermekét vivő asszony. Fékeztem, az asszony elütését azonban már nem tudtam elkerülni. A baleset után megálltam, mire visszaértem a helyszínre, a teherautó vezetője felvette kocsijára az asszonyt és gyermekét, s kórházba szállította. Később jelentettem a balesetet a rendőrségnek.*

— Mióta gépkocsivezető?

— *1962 óta.*

— Mikor kezdte a baleset napján a szolgálatot, mikor következett be a baleset, ismeri-e az esetre vonatkozó közlekedési rendelkezéseket, s milyen céllal haladt a balesetkor?

— *Reggel 6 órakor kezdtem szolgálatom, s 7 óra 20 perckor következett be a baleset. A kocsit üresen vezettem, akkor kezdtem munkámat.*

— Az álló villamos és az álló autók mire figyelmeztettek? Látta-e a járdát?

— *A villamoshoz gyalogosok tartottak az úttesten át, haladásuk azonban megszakadt, nem gondoltam arra, hogy még jönni fog az asszony. Nem láttam a járdát, mert azt eltakarták előlem az álló kocsik. Igaz, hogy ilyen körülmények között nem lehettem biztos afelől, hogy gyalogosközlekedéssel már nem fogok találkozni.*

— Mi lett volna a biztonságos sebesség ebben az esetben?

— *Ha az adott forgalmi helyzethez mért sebességgel haladtam volna, olyan sebességgel, hogy az esetleg álló járművek magasságában meg tudjak állni. Akkor nem következett volna be a baleset.*

— Be lehetett volna-e ezt tartani, s fel lehetett-e ezt az adott helyzetben ismerni?

— *Igen, mert erre figyelmeztettek az álló járművek.*

— Hogyan kell közlekedni akkor, ha nem látjuk be a járdát?

— *A sebességet csökkenteni kell olyan mértékre, hogy amikor már látom a járdát is, ha valami esemény szükségessé teszi, meg tudjak állni.*

— Miért közlekedett akkor mégis veszélyesen?

— *Mert nem gondoltam, hogy körültekintés nélkül féktávolságon belül elém lép a gyalogos. A balesetet a gyalogos idézte elő.*

— A gyalogos szabálytalanul közlekedett?

— *Nem, de figyelmetlenül lépett elém az álló kocsi mögül.*

*

Íme, itt van az elsőbbség meg nem adásából keletkezett balesetek oka. A gépjárművezetők haladásukat olyan elképzelésekre alapozzák, amelyek a valóságban nincsenek, a teljes forgalmi helyzetet nem tekintik át, annak helyes elemeit tévesen értékelik. A veszély előidézését másokra hárítják, holott nekik kellett volna óvatosan haladniok. Olyan közlekedést követelnek meg másoktól, amire éppen ők kötelesek. A gyalogosok folyamatos áthaladásában volt ugyan megszakadás, de a külső sávban a járművek álltak még. Ebből a tényből, különösen ha a járdát nem látni, és villamos is áll a megállóban, helyesen csak arra lehet következtetni, hogy a gyalogosáthaladás még nem fejeződött be. De az sem vitás, hogy a gyalogost a járdasziget és a járda közti útrészen elsőbbség illeti meg, s ha folyamatosan halad, azon zavartalan áthaladást élvez. Nem lehet tehát arra számítani, hogy haladását megszakítva elengedi a járműveket, mert ez esetben a gyalogos elsőbbsége nem érvényesülne.
Adott esetben a gépjárművezető védekezése téves, s mivel kellő tapasztalattal rendelkezik, s szolgálatának kezdetén követte el a balesetet, nyilvánvaló, hogy a biztonságos közlekedés alapját — a biztonságos sebesség fontosságát — nem ismerve közlekedett, s nem volt tekintettel arra, hogy közlekedni csak az abban részt vevő többi személyekhez igazodva, előrelátó figyelemmel, biztonságos sebességgel szabad.

Az adott forgalmi helyzethez nem alkalmazkodó, csakis saját haladási célját szem előtt tartó erőszakos közlekedés nemcsak szabálytalan és veszélyes, hanem közösségellenes, embertelen is, sőt — mint ebben az esetben — a gépkocsivezető arra is képes, hogy a felelősséget a szabályosan haladó gyalogosra hárítsa.

Dr. Imre Iván

KÉRÉS

a Budapesten személyautóval utazókhoz

A városban utazók általában a járműben töltött utazási idő és a teljes helyváltoztatási idő (pl. lakástól munkahelyig, gyaloglással együtt) csökkentését, továbbá az utazási kényelem fokozását értékelik legnagyobb mértékben; az utazási lehetőségek közötti választásnál általában ezt tartják a legfontosabb szempontnak. A forgalmi körülmények értékeléséhez tehát egyik legfontosabb jellemző az utazási sebesség és a teljes helyváltoztatási sebesség. Ezek ismerete és alakulásuk figyelemmel kísérése fontos előfeltétel a fejlesztések szükségességének kimutatásához. A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésépítőmérnöki Szakának egyik diplomaterv-készítője, Fleischer Tamás feladatul kapta az utazási sebesség és a helyváltoztatási sebesség alakulásának vizsgálatát Budapesten, a személyautóval és a tömegközlekedési járművekkel történő utazások összehasonlítását ilyen szempontból, kitérve a különböző napszakokban történő utazásokra. A vizsgálat körének kiterjesztéséhez és az adatok számának növeléséhez értékes segítséget tudnak adni azok az autósok, akik többszöri utazásaik (pl. munkába járás) során elvállalnák az időméréseket, majd a kapott adatok leírását és megküldését a következők szerint:

Többszöri utazás adatai egy útvonalon:

1. Kiindulási hely kapujának címe, az útvonal (legalább a fontosabb csomópontok feltüntetése, melyeken áthaladt), az úticél kapujának címe.
2. Az előbbi többszöri (3—10) utazás időadatai (hónap, nap, óra, perc)
(Ha egyes adatok hiányoznak, akkor is kérjük a többi adatot elküldeni!)
3. Ha rendelkezik ilyen adattal: ugyanennek a helyváltoztatásnak időigénye tömegközlekedéssel, az utazási mód (autóbusz, villamos stb.) megjelölésével.
4. Esetleges megjegyzések:
   — ha jelentős eltérés van az egyes személyautó-utazások időtartama között, véleménye szerint ennek mi az oka?
   — régebbi utazásaihoz képest tapasztal-e időnövekedést (esetleg csökkenést), és miben látja az okát?
5. Észrevételek, javaslatok az utazási lehetőségek javítására.

Az adatokat **április 20-ig** kérjük postára adni az

Autó-Motor Szerkesztősége címére: Bp. 5. Pf. 582.

Az eredményekről olvasóinkat a lapban tájékoztatni fogjuk.

Segítségüket köszönjük!

Utazás	Indulás kaputól	Autóba szállás (indulás)	Közbenső főbb csomópontok elhagyásának időpontja	Autóból kiszállás	Érkezés az útcél kapujához
1.					
2.					
3.					

Az AM válaszol

FRIED ERVIN — BUDAPEST. Arra hívja fel figyelmünket, hogy Csepelről a város felé igen nagy tempóval — megítélése szerint felelőtlen módon — vezetik a vadonatúj, rendszám nélküli gépkocsikat a város felé. Aggódik amiatt, hogy a bejáratás nélküli, ekképpen meghajszolt gépkocsik károsodás nélkül nem úsznak meg ezeket az utakat. Egyrészt azt kéri, hogy állítsák vissza azt a gyakorlatot, amely szerint csakis a csepeli telepen lehet átvenni az új autókat, másrészt azt, hogy erre a jelenségre hívjuk fel az illetékesek figyelmét. Ezekkel a sorokkal egyik kérésének igyekszünk eleget tenni. Az viszont nem szolgálná jobban az új autótulajdonosok érdekét, hogy feltétlenül Csepelre kelljen utazniuk. Nézetünk szerint előnyös, ha azok az autószervizek adják át az úgynevezett nullkilométeres kocsikat, amelyek a további garanciális időszak alatt is vállalják a gondozást, karbantartást. Az viszont valóban nem mindegy, hogy az első utakat kíméletes vagy attól eltérő vezetés mellett teszik meg a kocsik.

BALOGH LÁSZLÓ — SZEGED. A hír, amit az idei Bol d'Or 24 órás versennyel kapcsolatban hallott, igaz. A Csepeli Motorkerékpárgyár vezetősége úgy határozott, hogy a Honvéd négy versenyzőjét indítja ezen a nevezetes erőpróbán. A kiszemelt versenyzők már edzenek is a gyár által rendelkezésükre bocsátott P20 Pannóniákon.

„PÉCSI OLVASÓ". A lapunkban ismertetett, különböző típusú személyautókhoz alkalmazható „BK" szabályozó ára — a szóbeli tájékoztatástól eltérően — a végleges kalkuláció szerint 550—950 forint között változik.

CROSSRAJONGÓ. A svéd Husqvarna ma valóban ismét a verhetetlen motorok közé tartozik, legalábbis a nagykategóriában. Miután a belga Robert átpártolt a CZ-től a Suzukihoz, a negyedliteres géposztályban a japánok vannak az élen. A Husqvarnáról még annyit kell tudnia, hogy ez a minőségi kidolgozásáról híres motorgyár nagyon gyors országúti versenymotorokat is készített a harmincas évek elején. Főleg angol versenyzők vitték sikerre ezeket a V-elrendezésű kéthengeres 500-asokat.

SÁRIK PÁL — JÁSZKARAJENŐ. Ha a színtévesztéssel kapcsolatos panaszok elbírálására jogosult Csúcsbizottság 1965-ben már állást foglalt ügyében, és az autóbuszvezetést és csoportos személyszállítást csak meghatározott útvonalra engedélyezte, ez a határozat kötelező az alsóbb fokú elbíráló szervekre.

TÖBBEKNEK. Akiknek 350 kcm-es Puch motorkerékpárjukhoz valamilyen alkatrészre lenne szükségük, forduljanak bizalommal Tarjányi Gyula kiskunfélegyházi olvasónkhoz, aki ezúton ajánlja fel szolgálatait megszoruló motorostársainak.

KISHONTHY ZOLTÁN — BUDAPEST. Bár ezen a helyen írtunk már erről, érdemes újból megemlíteni, hogy a Merkur megrendelőlap-nyomtatványon szerepel, hogy a náluk vásárolt kocsit nem lehet átruházni. Ennek ellenére — közjegyzőileg hitelesített levélben — lehet kérni, hogy a forgalmi engedélyt és egyéb iratokat a házastárs vagy egyenes ági rokon nevére állítsák ki.

RIGA—4. Miután nincsen meg a jogosítványában az időszaki orvosi vizsgálat igazolása, jogosítványa érvénytelen, tehát vagy le kell tennie a moped — vagyis a segédmotoros kerékpár — vezetéséhez szükséges Kresz-vizsgát, vagy orvosi vizsgálattal érvényesíttesse a gépjárművezetői engedélyét.

KRÉTAI SÁNDOR — DÉNESFA. A Munka Törvénykönyve Végrehajtási Rendeletének 66. §-a értelmében a 25, 40, illetőleg 50 évet munkaviszonyban töltött dolgozó részére járó jubileumi jutalom „a dolgozó egyhavi alapbére". Ezt tehát nem az átlagkereset alapján számolják el.

RADNAI MIKLÓS — BUDAPEST. Ilyen munkákat a Fővárosi Javító-Szerelő Vállalat autóüvegező részlege vállal: X., Kőbányai út 43/b. alatt. Telefonja: 336-502.

„VERSENYZŐ SZERETNÉK LENNI". Ha valóban olyan jól motoroznának azok a fiatalok, akik úgy érzik, hogy Hailwoodnak, vagy Agostininek jöttek a világra, akkor nem lennének gondban a szakosztályvezetők az utánpótlást illetően. Például Ön honnan tudja, hogy pótolni tudná Kurucz Gyurit, mint ahogy azt csípős hangú levelében írta? Szörnyű nagy a véleménykülönbség a versenyzésről az áramvonal mögül, illetve a járda széléről nézve. Ettől függetlenül jelentkezzék a Zalka Máté MK székházában, IX., Liliom u. 13., vagy a HSE-nél, XIII., Dózsa György út 53. szám alatt.

MÁRTON ISTVÁN — BUDAPEST. A fogadást Ön nyerte meg, ugyanis a szóban forgó motor, még ha az Honda is, képtelen a 110 km/óra sebességre, mert a CB—100 jelű, 99 kcm-es, ohc egyhengeresnek a 11,5 lóerejéből nem marad elegendő energiája az ennél a sebességnél jelentkező légellenállás leküzdésére. A gyári adatok legtöbbnyire csak megközelítőek, illetve a legkedvezőbb körülmények között lesznek megállapítva és olykor felkerekítve. Ugyanez vonatkozik az autók végsebességére és üzemanyagfogyasztására is.

„16 ÉVES". Megismételjük a választ. Ahhoz, hogy valaki a 18. életév betöltése előtt kaphasson jogosítványt, ma már nem kell külön „korengedély", sem szülői beleegyezés. A 16 évesek azonban csak az „A" járműkategóriába tartozó gépjárművek (motorkerékpár, vontató, traktor) vezetésére szóló jogosítványt szerezhetnek így. A „B" és „C" járműkategóriába (a személyautó is a „B" kategória!) tartozó vezetői engedélyt csak a 17. év betöltése után lehet kiadni, de ekkor a tanfolyam, illetve vizsga előtt nemcsak a szokásos orvosi vizsgálatokon kell átesnie, hanem pályaalkalmassági szempontból is alkalmasságot kell bizonyítani.

Könyvekről

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

DR. KOVÁCS LÁSZLÓ: Műszakiak zsebkönyve (Műszaki Kiadó). Már a középiskolákban is fokozatosan áttérnek az új nemzetközi mértékegységrendszerre, s a napi munkában mind gyakrabban fordul elő, hogy a mennyiségek hagyományos egységben kifejezett értékét az úgynevezett SI rendszerbeli megfelelőjére kell átszámítani. Elsősorban ehhez ad segítséget ez a könyvecske. De emellett olyan táblázatokba foglalt ismeretanyagot is közöl, amivel a műszaki emberek mindennapi munkáját könnyíti meg.

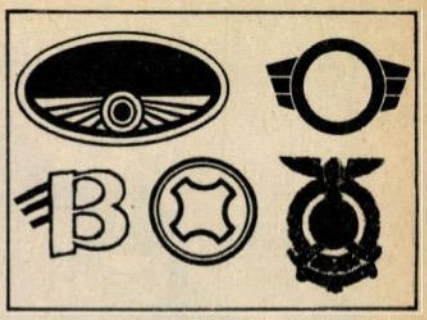
MARX—ENGELS—LENIN: A Párizsi Kommünről (Kossuth). Száz éve, hogy átvette a hatalmat a francia főváros felett maga a dolgozó nép. Ennek a világtörténelmi jelentőségű tíz hétnek az értékeléséhez, a tanulságok levonásához a legilletékesebbeknek, a munkásmozgalom nagy klasszikusainak írásai adják a támaszpontot.

FERENCZY GÉZA: Anyanyelvi őrjárat (Gondolat). Kár, hogy ez a kötet csak 6000 példányban jelent meg. Ha százezrek olvasnák, jobban hozzájárulhatna ahhoz, hogy rávezesse az embereket: miként törik kerékbe a hivatalbéli beszédmóddal édes anyanyelvünket...

ZALIGIN: Sósvölgy (Európa). Szibériában játszódik e regény, 1919-ben, amikor ott Kolcsak fehér csapatai és a vörös partizánseregek ütköztek össze. De megmutatja a belső ellentéteket is a partizántáboron belül. Nemzetközi sikerű könyv.

GYERTYÁN ERVIN: Isten, óvd az elnököt! (Kozmosz). A technika legmodernebb eszközei, no és a robotemberek bizonyítják be e történet során, hogy milyen gyarlók is vagyunk, mi emberek. És a szerző drasztikus humora segítségével nevetünk magunkon...

TALÁLJA KI...



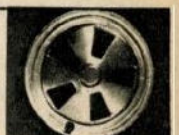
...hogy milyen, nálunk is nagyon jól ismert motorkerékpár-, kismotor-, robogó-, gumigyár és szövetség jelvényét mutatjuk itt be. E bevezető, segítő sorokra azért volt szükség, mert a rajzok összeállításakor egy régi szakember is jelen volt, aki nagyon nehezen igazodott el a szövegtelen jelvényeken. A megfejtéseket tessék április 20-ig az AM címére elküldeni és a hibátlan feleletek szerzői között három könyvet sorsolunk ki.

*

Az AM 5. számában megjelent, részben letakart kocsit, az **NSU RO—80-at** tömegesen ismerték fel. A sorsolás alapján **KARAI GYÖRGY** (Szeged, Pál u. 8/b) — **KOHUT JÓZSEF** (Ivano-Frankovszk 10, Szportivnaja 32/2, SZU) és **BORBÉLY KÁROLY** (Bp. IX., Ferenc tér 9.) részére küldtünk jutalomkönyvet.

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

AUTÓKERÉKRE
SPORTOS KIVITELŰ
DÍSZTÁRCSA
minden típushoz

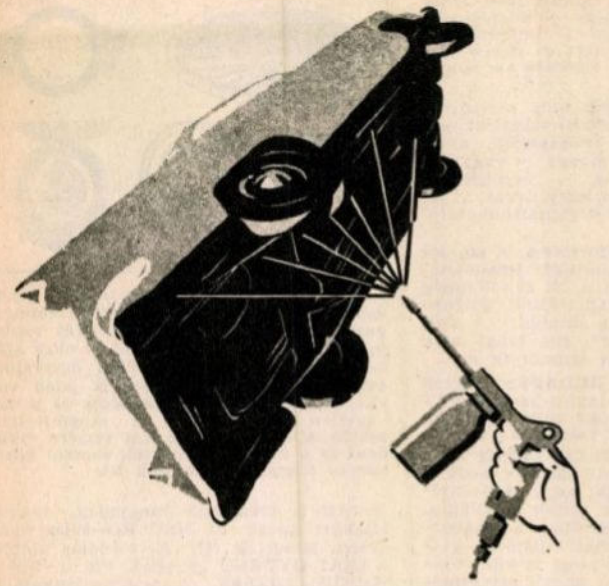


NÉMETH fémnyomó
Bpest VI., Eötvös u. 43. Tel.: 128-934

AUTÓ-ULÉSHUZAT
AUTÓSZŐNYEG!
minden kocsitípushoz
különleges importanyagból
az
ÁLTALÁNOS RUHÁZATI KSZ
boltjaiban
Lenin krt. 83.
Rákóczi út 71.
Szilágyi Dezső tér 3.
Mártírok útja 58.
Dohány u. 45.
Bulcsú u. 25/a.
AUTÓ-ULÉSHUZAT
AUTÓSZŐNYEG!

A VOLÁNNÁL...

A 20. oldal cikkének tesztmegfejtései: 1/c—2/c—3/b—4/a—5/b



VALVOLINE

Tectyl

a rozsda ellen

A ROZSDA AZ ÖN AUTÓJÁT IS FENYEGETI
előzze meg!
TECTYL megóvja járművét

TECTYL alvázvédő

Menet közben az autó alsó részeit a homok és a kövek lecsiszolják. Ha ehhez még nedvesség is hozzájön, rozsda keletkezik és megkezdi meg nem szűnő romboló munkáját.

A TECTYL alvázvédő segítségével a jármű alján ellenállóképes, víztaszító és sóálló védőréteg képződik. Rozsda többé nem keletkezik. A TECTYL alvázvédőt évenként egyszer kell alkalmazni. A leghelyesebb egy TECTYL-szervizben.

TECTYL üregvédő (ML-eljárás)

A modern autókarosszériák belülről méhkaptárhoz hasonlók. Ponthegesztések tartják össze a sok üregelemet. Ez a felépítési mód és a levegőnedvesség a korrózió fő okai. A karosszériák mindig belülről kifelé rozsdásodnak, hacsak ezt idejében meg nem előzzük.
Ezt a folyamatot a Svéd ML-eljárás szerinti TECTYL üregvédővel hatásosan megelőzheti. Valamennyi üreget egy speciális TECTYL termékkel permetezik be, ami által az üreges részek a levegőtől és víztől hermetikusan elzáródnak. Ez megakadályozza a korróziót.

VÉDJE JÁRMŰVÉT TECTYL ANYAGGAL
rozsdásodását megakadályozza
használati idejét meghosszabbítja

FELVILÁGOSÍTÁS ÉS TANÁCSADÁS: ÁFOR, BUDAPEST IX., KÖZRAKTÁR U. 30.

TECTYL szervizek:

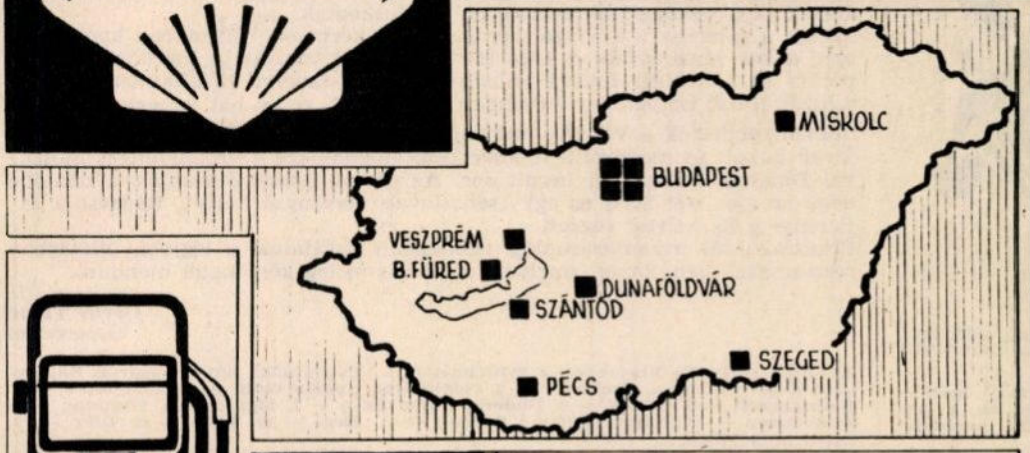
Vas-Fém Ktsz, Keszthely, Rákóczi tér 20.
Téti Autójavító Ktsz, Tét, Győri út 6—8.
Budapesti Autójavító Ktsz, Budapest XII., Maros u. 12.
Baranya megyei Autómotorjavító Szövetkezet, Pécs, Majláth u. 8.
Kisalföldi Autójavító Ktsz, Győr, Rákóczi út 61.
Soproni Vas-Jármű Ktsz, Sopron, Ógabona tér 16.







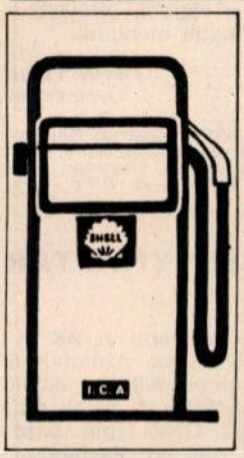




INTERAG RT.



INTERSERVICE





TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL

ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL

SERVICE 6-22^{h}-IG

AUTÓ-ÁPOLÁSI CIKKEK



Összes keleti és nyugati

AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK



teljes felújítása
gyors cserével!

Garanciával!

Vidékre utánvéttel

KERÉKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS

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

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

WARTBURG **TRABANT**
motorfelújítás 3 nap alatt; kuplung cseréjét 1 nap alatt, egyéb futójavítást és mindennemű karosszérialakatos munkát garanciával vállal

KUCSMA LÁSZLÓ
autószerelő mester
Bp. XIV., Lipótvár u. 7.

TRABANT—WARTBURG

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

NAGY ISTVÁN műszerésznél
Makó, Szegedi u. 25.

AUTÓKERÉK DÍSZTÁRCSÁK
DÍSZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA
Vidékre utánvéttel

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

Elektromos és mechanikus elven működő

autóműszerek javítását

jótállással, rövid határidőre vállaljuk.

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

PÉCS I., Zsolnay V. út 44.

ÓRÁSOK SZÖVETKEZETE

MOTOROSOK!

Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzáras lemberdzsek 296 Ft
Kismotorra, kerékpárra védőruha 170 Ft

Készíti: **FABIAN 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



Az NSZK-beli „Das Motorrad" március 20-i számának színes címlapján a jégmotoros sport világbajnokát, a szovjet Kadirovot mutatja be

A JÉG HÁTÁN

Hatodik évébe lépett a jégmotoros világbajnokság és ma már nagykorúnak mondható. A hazai időjárás nem tud többhetes időszakra megfelelő jeget biztosítani, ezért meg sem indulhat nálunk e versenyág.

Az előző évekhez hasonlóan, a FIM versenykiírás alapján két magyar versenyző kapott meghívást a Szovjet Autó-Motorsport Szövetségtől a VB előkészítő futamaira. Az MMSZ a Debreceni Volán SE-től Perényi Pált és Radácsi Ferencet jelölte e versenyekre. A speciális gépekről, alkatrészről és szerelőről a vendéglátóink barátian gondoskodtak.

Ezekre a futamokra a Volga-menti és Ural környéki városokban került sor, ahol a két versenyzőnk a 9. és 16. hely között végzett. A mérkőzések tempójára és nehézségi fokára jellemző, hogy a tavalyi világbajnok, a csehszlovák Swab csupán egy futamban jeleskedett, pedig hat versenyen indult.

Ufában rendezték a VB elődöntőjének első futamát, amelynek másodnapján Swab bukott és megsérült. A következő elődöntőkre a villanyfényes moszkvai Dinamó Stadionban került sor. Az összes futamok alapján a döntőbe négy szovjet, két svéd és egy csehszlovák versenyző került, Radácsi a 14., Perényi a 15. helyen végzett.

Érkezésünktől hazautazásunkig vendéglátó barátaink a legjobb ellátásban részesítettek bennünket, amelyért ezúton is meleg köszönetet mondunk.

Ötvös Tibor
csapatvezető

Az Inzell-i (NSZK) VB-döntőn a győzelmet és a világbajnoki címet a szovjet **Kadirov** vitte haza honfitársa, **Csekusev** és a csehszlovák **Spinka** előtt. A további sorrend: 4. **Katiuzanszki** — 5. **Cibrov** — 6. **Dudorin** (mind SZU) — 7. **Sigurd** — 8. **Westlung** — 9. **Samuelsson** — 10. **Hörnfeld** (mind Svédo.) — 11. **Siegl** — 12. **Betzl** — 13. **Dörr** — 14. **Earth** (mind NSZK).

EGYÜTTMŰKÖDÉS

Március 10-én motorsportunk két legnagyobb klubjának, a Budapesti Honvéd Sportegyesületnek és a Zalka Máté Motoros Klubnak a vezetői közös megbeszélést tartottak a BHSE Dózsa György úti sportkombinátjában. A megbeszélés célja a két klub kapcsolatának kibővítésén kívül: közösen tenni valamit azért, hogy sportágunk erősödjön. A megbeszélés első eredménye, hogy az elmaradt kaposvári crossverseny helyett március 13-án, szombaton délután a két klub junior crossozói versenyjellegű közös edzésen vettek részt a fóti dombokon. Sok érdekes kérdés került még napirendre: közös edzések, közös edzőtábor, a két klub vezetőinek, versenyzőinek rendszeres találkozása, edzés-módszertani és szakmai jellegű véleménycsere; téli edzések, esetleg téli versenyek rendezésének lehetőségei. Szóba került az utánpótlás biztosítása is, és a szakmai koprodukció olyan alkatrészek hazai gyártására, amelyek importból nem szerezhetők be, vagy csak nagyon drágán. Mindkét fél kijelentette: nem tekinti kampányjellegűnek a találkozást, és a közös munkába, felkészülésbe adott esetben szívesen bevonjuk más vidéki egyesületek vezetőit és versenyzőit is úgy, hogy a MHSE és a ZMMK is vállalja a jövőben egy-egy gyengébb vidéki klub támogatását minden téren.

A két egyesület vezetői és versenyzői legközelebb április 7-én este találkoznak, amikor filmvetítést és szakmai előadást tartunk.

Reméljük, hogy e kis kezdeményezés a két klub javára és a motorsport hasznára válik.

Molnár Vilmos
a Zalka Máté MK elnöke

VERSENYNAPTÁR

MOTORKERÉKPÁR:

Április 25. Salak ob. Miskolc, Papp J. SE. — **Május 1.** Cross orsz. meghív. Ajka, Alumínium SK — Salak nemzetközi, Szolnok, MTE — Salak nk., Debrecen, Volán SE — **Május 2.** Salak nk., Szeged, Volán SE — Salak Orsz. jun. bajn. Gyula, MEDOSZ SC — Cross ob. Esztergom, SZIM Vasas SC — **Május 9.** Salak VB selejtező, Miskolc, Papp J. SE — Gyorsasági ob. Kaposvár, Volán SK — **Május 16.** Cross orsz. meghív. Sopron, IKV SK.

AUTÓ — GOKART:

Április 12. Gokart, orsz. meghív., Szombathely — **Április 17—18.** Mecsek Rallye, ob, Pécs — **Április 18.** Gokart ob, Vác, Malév — **Május 2.** Gokart ob, Veszprém — Terepügyességi, Budapest, Spartacus — **Május 8—9.** Grand Prix, Budapest, MAK (még nem végleges).

BŐVÜL A CROSS VB

A motorkerékpár-versenysportban mind előkelőbb helyet foglal el a motocross, de nemcsak Európában, hanem a tengeren túl is. Ezt a lendületet használta fel a FIM Sportbizottsága, amikor a cross-világbajnokságot kiterjesztette egy újabb géposztállyal.

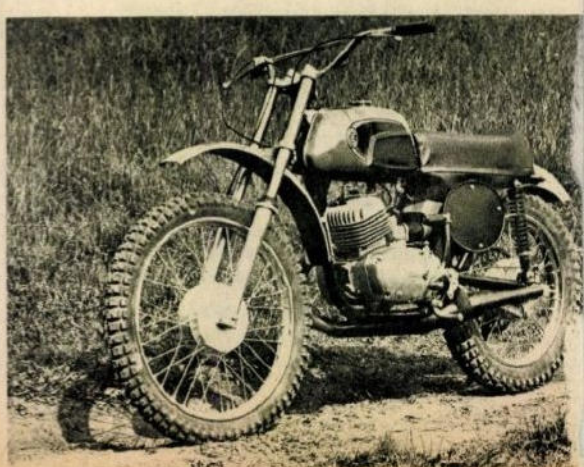
Az idén már sorra kerül — 12 futamban — a 125 kcm-es motorok csatasorba állítása, éspedig azzal a kötöttséggel, hogy ebben a géposztályban legfeljebb 21 éves lehet a versenyző.

És hogy azért ez nem lesz amolyan gyerekjáték, bizonyítják ezek a frissen elkészült versenymotorok.



Az osztrák KTM Sachs-motort épít a crossgépjébe; furat-lökete 54×54 mm, 8500 fordulaton 18 lóerős, ötfokozatú, és összsúlya 94 kiló

MC—125 a CZ-gyár „kicsijének" a neve; furat-lökete 55×52 mm, teljesítménye 19 lóerő 7800 fordulaton, sebességváltója 5 fokozatú, gumija elöl 2,75×21, hátul 3,50×18", súlya 95 kiló



NAGY TERVEK AZ AUTÓSPORTBAN

Pontosan egy tucat rallye-sportra alkalmas kocsival szaporodik az autóversenyzéssel foglalkozó egyesületek állománya, — ha szerényen is, de növekedett a versenyigazolvánnyal rendelkezők száma —, ez évben kívánják lerakni a versenypálya alapjait —, lemérhető a fejlődés az autó-, valamint a gokartsportban, — a távlati tervekben biztosítottnak látszik a gyorsasági versenyág felélesztése...

Ezekről és sok egyéb hasonló témáról beszélgettünk a Magyar Autóklub Sportosztályának vezetőjével, *Nádor Istvánnal*. Derűlátását nem árnyékolták be a szóba került nehézségek sem. Így például azt nehezményezte, hogy együttműködési ajánlatait mindannyiszor elutasította a Magyar Motorsport Szövetség, pedig e két sportág nem olyan ízmos, hogy le tudjon mondani a másik támogatásáról. Magyarán szólva: rossz a kapcsolat a két Szövetség között. Nem úgy a Budapesti Honvéd SE, amelynek vezetői felismerték a közös rendezés előnyeit, és a visegrádi hegyi versenyt már évek óta egyesült erővel bonyolítják le.

— A legeredményesebb magyar versenyzőpár, a Ferjáncz—Zsemberi kettős sikereit a Renault-gyár is elismerte — mondotta többek között *Nádor* sporttárs. *— Éppen ezért kapnak az Autóklub útján egy új Gordinit. A többi szocialista országban is futnak hasonló körülmények között ilyen kocsik, de az ottani legjobb versenyzők nem mutattak fel a hazai bajnokságukon olyan száz százalékos győzelmet, mint Ferjánczék, azonkívül azoknál sok volt a kocsitörés, nálunk pedig semmi. Részben ennek tulajdonítható a gyár újabb javaslata: a nemzetközi versenyekre egy Renault—Alpine-t bocsátanak a magyar páros rendelkezésére.*

A válogatott keret öt párjának összeállítására a mecseki verseny után kerül majd sor; ezek képviselik Magyarországot a Szocialista Kupa versenyein, remélhetőleg jó eredménnyel. E kupa egyik futamát, a Cordatic Rallye-t augusztus 28—29-én mi rendezzük, ez lesz az egyetlen nemzetközi rendezvényünk, illetve még nincs tisztázva, hogy sor kerül-e idén a Népligetben a Túraautók EB-futamára.

Van néhány fiatal versenyzőnk, akik megfelelő kocsival eredményesek lehetnének. Ez persze egyesületi probléma. Az Autóklub Sportbizottsága nem avatkozik a szakosztályok életébe, gondolok itt az egyesületi kocsik szétosztására. Hadd soroljam fel, hogy egyesületenként milyen autókkal rendelkeznek. A legnagyobb sportegyesület a Volán, ennek budapesti szakosztályánál van két Rallye Skoda, valamint egy-egy Fiat P 1500, Fiat 850 Coupé, Steyr Puch TR, a Debreceni Volán SE-nél egy Fiat P 1500, a Pécsi Volán SE-nél egy Steyr Puch TR, az Áfor SE-nél egy Rallye Skoda, és egy Fiat 850 Coupé (úton van még egy Rallye Skoda és egy Rallye Wartburg).

A kocsik további számszerű fejlődéséről is beszámolhatok, hiszen a rallye osztályban 50—55, a túra kategóriában 65—70 kocsit tartunk nyilván.



A gokart-sportban legfőbb törekvésünk a tömegesítés és a fiatalok aktivizálása. Ezt célozza a most kiírásra kerülő ifi-kategória 14—17 évesek számára, akik 50 kcm-es motorral meghajtott kartokon mérik össze erejüket. A kart-sportban mindenképpen javulást várok azért, mert: 1. Újjáalakult a kartbizottság, 2. Anyagilag erősödnek az egyesületek, 3. Új szellem van kialakulóban. Azt szeretnénk, ha a válogatottság nem csak kötelezettséget róna a versenyzőkre, hanem rangot is adna nekik. E sportágban mintegy száz igazolt versenyzőről tudunk, akiknek majdnem a fele vidéki. Itt a Jászberényi Volán SE a legerősebb bázis.

A hallottak alapján, úgy tűnik, az idén általános javulás várható a négykerekűek sportjában. **(R. Gy.)**

ERŐGYÁRAK

Nem is volt olyan nagyon régen, amikor csodálattal néztünk azokra az ügyes kezű technikusokra, akik néhány lóerőtöbbletet varázsoltak a motorokba. Egyik-másik külföldi mágusnak úgyszólván világhíre volt. Tudományukat hét lakat alatt őrizték. Nos, ezek a teljesítménynövelési kísérletek ma már kissé nevetségesnek tűnnek. Igaz, akkoriban nem álltak rendelkezésre olyan anyagok, olajok, benzinek, valamint szerszámok, mint amilyenekkel a mai „tuningüzemek" dolgoznak.

Mennyi volt annak idején ez a lóerőtöbblet? Nálunk mintegy 2—5 lóerőre becsülték. Azért nem lehetett ezt pontosan meghatározni, mert nálunk a „bűvölés" alapszerszáma, a fékpad hiányzott. (Tessék csak megkérdezni Czulyba Mihályt, hogy abban a Ferenc tér környéki pincemühelyben, ahol a BMW-versenymotorokat „nevelte", volt-e fékpad! Avagy a megboldogult Kiss Laci hogyan és mivel „erősítette" azokat a gyors, kétdugattyús Puchokat?)

Mindez arról jutott eszünkbe, hogy a Monte-Carlóban győztes Renault-Alpine motorja 155 lóerős, és hengerűrtartalma 1600 kcm. Ha csak egyszerűen viszonyítjuk egymáshoz ezt a két számot, akkor talán nem szisszenünk fel, csakhogy... E sokat tudó motor alapja, mint ismeretes, a Renault—16 volt az ő polgári 65 lóerejével. Aztán jött Monsieur Gordini, és kerek 20 lóerőt varázsolt bele, de akkor már Renault 16—TS volt a neve. Aztán, a második nekifutásra újabb 28 lóerőt préseltek ugyanebbe a motorba, amikor is Renault 12 Gordini lett a neve, és 113 lovacska akar kitörni belőle.

Az ember azt hinné, hogy nincs tovább, a motorból kifacsarták a maximumot. De jöttek az újabb varázslók, és további 12 lóerőt csikartak ki ebből a motorból, amely ekkor már az Alpine 1600—S nevet kapta és a homológizálási lapján 125 lóerő volt feltüntetve. És aztán jött egy újabb „műtét", és az alapmotor kereken 90 lóerővel lett gazdagabb, azaz 155 lóerő tartozik a mai Alpine 1600—GS típusjelzésű kocsihoz. (A könnyűfém motorban rövid nyomórudak és himbák működtetik a szelepeket.)

Szóval csak azt akartuk mondani, hogy ma már nem olyan nagy csoda a lóerő-mágia, amit legszembetűnőbben az apró, 50 kcm-es, kétütemű, sorozatban gyártott motorocskák tanúsítanak az ő 6,5 lóerejükkel.

Most már csak az a kérdés, hogy hová vezet ez az áldatlan lóerőharc, és: jó-e ez nekünk, az utca embereinek.

A levegő tisztaságáért folytatott harc során felismerték, hogy a mesterségesen feltornázott sűrítési arány miatt használt magas oktánszámú tüzelőanyag fertőzi a levegőt, tehát kénytelenek lesznek csökkenteni a sűrítési viszonyt. (Ámbár az is lehet, hogy a benzin kopogásállóságát valami újabb, nem a káros ólmos adalékokkal fogják biztosítani.)

Annyi máris bizonyos, hogy az USA-ban, ahol veszedelmes méreteket öltött a levegő szennyezettsége, az autógyárosok hajlanak a kompresszió-csökkentésre. Példának hadd említsük a világ legnagyobb autótrösztjének, a General Motorsnak 8 literes, V8 motorral meghajtott Cadillac Eldorádóját, amelynél 8,5-re vették vissza a sűrítést.

— R —

CÍMLAPUNKON:

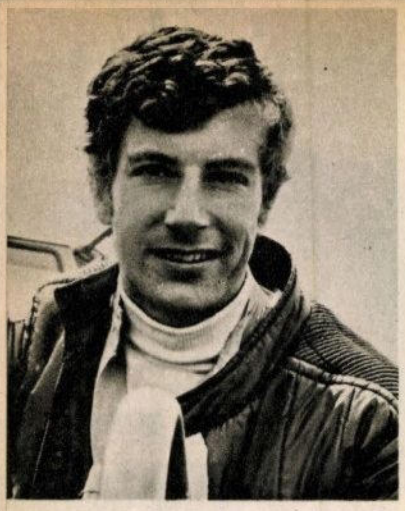
Remek vonalai vannak a legújabb 350-es, kéthengeres Jawának, a „Tatoušek"-nek

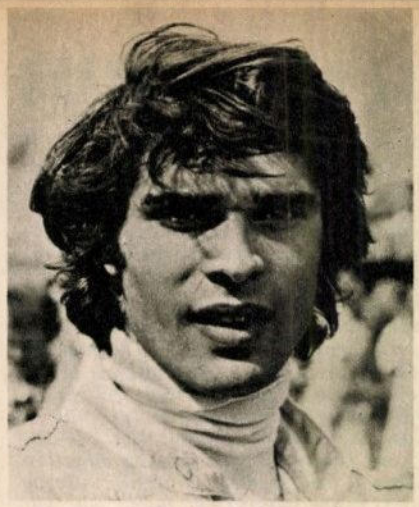
„Autó-Motor" — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-285.) — 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

71.5901 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató







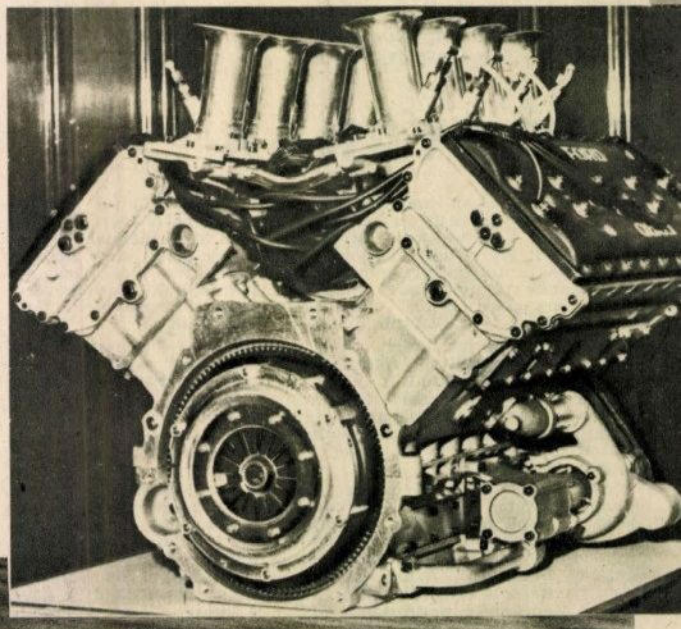




Néhányan azok közül, akik az idén Ford-gépen fognak versenyezni: T. Trimer. F. Cevert, E. Fittipaldi (alul) R. Peterson, R. Wissel

FORMA—1

Az autóversenysport legragyogóbb ékköve a Forma—1. Az elmúlt évek folyamán szemlátomást fejlődött e versenyág eszköze, a hétköznapi autóból kialakult és attól egyre távolabbra kerülő négykerekű rakéta, amelynek minden porcikája különlegesen e célra készült. Alakja, anyaga merőben elüt az ősétől, az utca autójától. A legtöbb versenyistálló az angol Cosworth cég által előkészített nyolchengeres Ford V8 motort építi a kocsijába. Eddig 34 világbajnokságot, illetve GP-t nyert ezzel a motorral a Lotus, a McLaren, a Brabham, a March, a de Tomaso és a Matra istálló. A sok siker mellett meg kell emlékezni a Ford-győzelmek legnagyobb hőséről, kivitelezőjéről, Jim Clarkról, aki éppen 3 évvel ezelőtt, 1968. április 7-én vesztette életét fehér Lotus-Cosworth versenygépében a hockenheimi pályán.



Így fest testközelről a kitenyésztett Ford-motor, amelynek nyolc hengerében, kétszer két felülfekvő vezérműve alatt 32 szelep dolgozik. (Alul) Emerson Fittipaldi a Lotus 49C kormánya mögött az Angol GP-n. Idén egy Lotus—72 lesz a „szerszáma"

