



TOUR D'EUROPE

**GYŐZÖTT A
MOSZKVIC-SZAPAT**

**KATEGÓRIA-ELSŐ
A ZSIGULI**





A HUNGAROSZERVIZ ZSIGULI MÁRKASZERVIZE



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

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



**AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT**

TEL.: 136-093

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



extra. SZUPERBENZIN



még nagyobb teljesítmény!

*Kedves elbocsátás
Nevem magának a legeset
munkatársával kívánom, van
a gyönyörű, szép kis dolog
és még kívánom magának
szerecsés, utó.
Iryon. órák címem
Közvetlenül Öcsém
10. sz. Tavaszi 8. sz.
10. sz. 8. sz. Utó Tavaszi
Hétfőre*

Sokaknak lehet ismerős ez az írás, hiszen megjelent már lapunkban. Ezt a levélkét találta július 21-én átvett Zsigulijában a Magyar Optikai Művek műszere, Siklósi Ferenc, aki azóta már sok száz kilométert tett meg a kitűnően működő szép autóval. És amíg ő éppen bejáratásra indulhatott a kocsival, mi megkértük az akkor hozzánk látogató csehszlovákiai barátunkat, Jozef Pilecky kollégát, próbálja felkeresni Togliattiban a sorok küldőjét. Pilecky József ugyanis egy delegáció tagjaként tőlünk Togliattiba készült tanulmányútra, hogy tapasztalataikat hasznosítsák a tervezés alatt álló szlovákiai autógyár építésénél. Mi pedig vártuk a postát, hiszen nagyon kíváncsiak voltunk, ki lehet az, aki magyar nyelvű üzenetet küldött a kis kockás papíron. Ma már tudjuk, hiszen október 15-én megkaptuk az izgalmasan érdekes riportot. Olvassák Önök is...

Egy ember sorsa...

Szeptember folyamán megvalósult a tervezett út és a gyár látogatása közben nekifogtunk a levélíró keresésének. Elképzelhető, hogy nem oly egyszerű megtalálni valakit egy ilyen hatalmas gyár területén és néhány tízezer alkalmazott közül. Hiába jártam a 81-es műhelyrészben, mert a keresett akkor éppen szabadnapos volt és címét a munkatársak bizony nem tudták. Az első napi próbálkozás tehát nem járt sikerrel. Sok új kocsit haladt el mellettem és gyors ütemben ment a vagonozás, hogy mielőbb eljussanak az új Zsigulik valamelyik baráti országba.

Kísérőnk, Gingyin technológus csak nyugtatott, hogy ő mindent elintéz és a keresett próbamester előkerül. Így az első eredmény csak az volt, hogy megtudtam: a levélíró beosztása szerint a szalagról legördülő Zsigulik egyik próba-gépkocsivezetője. Nekünk rövid idő alatt sok mindent kellett megnézni, és így nem lehetett lemaradni a csoporttól, amely tervszerűen járta az egyes gyárrészlegeket. Valahogy mégis biztam abban, hogy nekem találkoznom kell azzal, akit oly kitartóan kutattunk és akit szeretnénk bemutatni az AM olvasóinak.

Nem csalódtam. A VAZ autógyár technológusa harmadik nap este a szállodában várt már rám a keresett és eddig ismeretlen levélíróval: Sváb Györggyel. Középtermetű, élénk tekintetű ember állt előttem kíváncsian, hogy mit is akarhatnak tőle.

A kölcsönös bemutatkozás után egy kis magyarázatra volt még szükség. Az volt számára a különös, hogy egy csehszlovákiai lakos magyar vonatkozású dolgokról érdeklődik, de ez is tisztázódott. Sváb György tőlem kapta először kézhez az AM azon számát, amelyben megjelent a néhány soros levélkéjének a másolata. Meglepődve forgatta kezében az újságot és szinte nem akarta elhinni, hogy a kis cédula valóban elfutott Magyarországra, és ilyen figyelmet keltett. Ezek után leültünk a szállodai szobámban, és megkezdődött a néhány órás beszélgetés. Legalább a legérdekesebb dolgokat szeretném leírni és így megismertetni egy emberi sorsot, egy dolgozó küzdelmes életét, akinek része van abban, hogy az új Volga-menti VAZ autógyárból jó és tökéletes gyártmányok kerüljenek ki.

Sváb György 1927. március 28-án született Kelet-Szlovákiában. Apja szegény ember volt, gazdáknál dolgozott, és a sok nélkülözés vége az lett, hogy a családban a tifusz ütötte fel a fejét. Édesanyja, leánytestvére és ő maga is a munkácsi kórházba került. Haza már csak a kis György jutott az apjához. Az édesanyja és testvére a tifusz áldozata lett. Az apa nem tudott gondoskodni róla és így került el a munkácsi gyermekotthonba, ahonnan később nevelésre adták ki egy gazdához Ungvár közelében. Nehéz évek voltak ezek és később a 12 éves Gyurka kerekelt oldott és elkerült egy Huszt melletti faluskába, ahol pártfogásba vette egy magyar származású hentes, Stugel Gyula. Ennél tanulta négy évig a hentesmesterséget. A legszebb emlékei erről az időszakról maradtak; második apára talált, aki gondját viselte és szerette. Talán Szegeden kellene lennie Stugel Gyulának — nagyon örülne, ha hírt kapna róla. A háborús évek alatt az üldözöttek sok segítséget kaptak Stugel Gyulától, de a végén neki is az életét kellett mentenie, mert már nyomában voltak.

Ezek után a kis Gyurka Ungvárra került és 1944-ben Kárpátalja felszabadítása után önként jelentkezett a szovjet hadseregbe. Gyalogos lett és nehézgéppuskájával részt vett Csehszlovákia felszabadításában. Ostrava felszabadításánál 1944. március végén súlyosan megsebesült. Atlótték a jobb kezét, és még ma is láthatók a súlyos sebesülés nyomai. Krakkóba került a kórházba, és két hónapi kezelés után visszament az egészségéhez; 1945. júliusában szerelt le.

Mit is lehetett kezdeni egyedül? Felajánlották, hogy visszatérhet Csehszlovákiába, mint odavaló lakos, de ő úgy döntött, hogy Ungváron marad, a Szovjetunió területén. Belépett a milíciába, ahol három évig szolgált. Közben megnősült. Első házassága nem sikerült. Ujranősült, de a felesége 1950-ben meghalt. Két kis gyermekkel útnak indult és a Krasznyj Lucs-i szénbányában vállalt munkát. Itt 1955-ig dolgozott, amíg a bányában baleset nem érte. Meggyógyulása után már nem dolgozhatott a bányában. A távoli Szibériában vállalt egy szovjetben, vagyis állami gazdaságban gépkocsi-vezetői állást. Harmadszor is megnősült.

A nehéz szibériai éghajlatot nehezen tudja elviselni és megszokni, aki nem ott született.

Így 1969-ben elkerült Togliatti városkába és ismét mint üzemi autóbuszvezető dolgozott. Nemsokára utánajött a család is. A nehéz lakásviszonyok késztetik arra, hogy ismét helyet változtasson. Így került 1970-ben a Volga menti VAZ autógyárba, ahol



INTERJÚ A ZSIGULIK GYÁRÁBAN

INTERJÚ A ZSIGULIK GYÁRÁBAN

próbamesteri munkakörben dolgozik ma is. A gépkocsivezetőként szerzett sok tapasztalat most jól jött. Sváb György egyike azoknak, akik a szalag végén várják az új, éppen összeszerelt Zsigulit, hogy kipróbálják és megtegyék vele az első 18 kilométert a gyár kísérleti autópályáján. A napi normája 8 kocsi. Egyelőre minden kocsi ezen a próbán esik keresztül, később már csak minden tizedik kocsit próbálnak így. Az uni-verzális vizsgálópályán biztos kézzel vezeti az új Zsigulikat és azon igyekszik, hogy minden kis hibát felfedezzen, és a gyár kapuit csak jó minőségű gyártmányok hagyják el. Felelős munkabeosztás.

A mi emberünk 1962-ben lépett be a Kommunista Pártba. Az előbbi munkahelyeiről több elismerő levél tanúsítja eddigi jó munkáját és politikai tevékenységét. Reméli, hogy az új munkahelyén is megállja a helyét, és nem fog szégyent vallani. Munkájával meg van elégedve, és reméli, hogy az új városban, amely az Autógyár dolgozói számára épül, hamarosan jobb lakáshoz jut. A hat gyerek közül három fiú még a szülői háznál van. A 14 éves Zsenya, apjával nálam járt, és talán ő is követi majd apja példáját. Az egyik fiú mint autószerelő dolgozik; úgy látszik, a családban gyökeret vert a gépkocsikhoz való vonzódás.

Mik a további tervei? A volánnál már 22 évet töltött, szereti a munkáját, érdeklik a motorok és az új technika. Nagyok a követelmények a próbamesterekkel szemben. A gyár megköveteli a szakképzettséget, és szigorúan ügyel arra, hogy alkalmas egyének próbálják ki a korszerű új Zsiguli-kocsikat. Úgy véli, hogy ebben a szép, új és tiszta gyárban marad, ahol megtalálta azt, amire vágyott: a megfelelő munkabeosztást, a jó és biztos perspektívát és rövidesen az új családi otthont. A gyár tovább fejlődik — és ez az a körülmény, amely vonzza az embereket és főleg a fiatalokat.

A Volgai Autógyárban nemsokára az autók millió készülnek. A kezdeti nehézségek lassan a háttérbe szorúlnak, több a tapasztalat az új gyártmánnyal. Az emberek a szerelőszalagnál már megszokták az újat, és azon igyekeznek, hogy minden kocsi, amely lekerül az örökmozgó szalagról, jól és megbízhatóan szolgálja tulajdonosát.

Sváb György még jól beszél magyarul, bár kevés lehetősége van ahhoz, hogy ezen a nyelven beszélgesse valakivel is. De szeretné, ha a gyermekei is megtanulnák a magyar nyelvet. Végül is maga fogalmazta meg azt a néhány sort, amit szeretne tolmácsolni az AM szerkesztőségének és minden olvasójának, ezzel is megköszönve azt a figyelmességet, amelyet sorai keltettek.

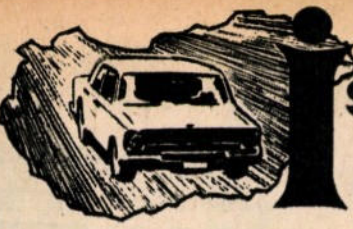
Amikor azt kérdeztem, hogy mi készítette a néhány sor megírására, kis gondolkozás után ezt mondta: „Az ötlet a véletlen műve volt.” Visszaemlékezett a múltra, Stugel Gyulára, és egy kis szabad idő közepette úgy gondolta, hogy „néhány sorocskában” üdvözlötet küld egy új magyar Zsiguli-tulajdonosnak, és — talán választ is kap. A jó szándék sikerült, a „néhány sorocska” eljutott az új magyar Zsiguli-tulajdonoshoz, és a várt válasz is megérkezett Togliattihoz.

Ez a története a levélkének, amely mögött egy emberi sors rejtőzik, tele nehézségekkel, de helytállással annak a tudatában, hogy munkája nem hiábavaló. Sváb György őszintén reméli, hogy minden új Zsiguli-tulajdonos meg lesz elégedve a kocsival, mert az emberek, akik gyártják és próbálják, minden igyekezetükkel azon vannak, hogy így legyen!

Togliatti, 1971. szeptember

Pilecky József





Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

37

Csupán 10 km — és Nógrád megye „fővárosába”, Salgótarjában érkezünk.

A szemünk láttán újjászülető és szépülő város az egyik honfoglaló törzsről, Tarjáról elnevezett patak, s a belétorkolló Salgó patak (a régi magyar szó jelentése fényes, csillogó) északi irányban szűkülő völgyében helyezkedik el. A Karancs — Medves — hegység és a Mátra nyúlványai őrzik.

A völgyben szerényen meghúzódó kis hegyvidéki település története szoros kapcsolatban állott a közelében fekvő, XIII. században épült Salgó és Somoskő várak történetével. 39 évig nyögte a török igát, tűz és víz pusztította. A XIX. század elején csupán 700 lelket számlált, a század második felében már több mint 4000, jelenleg pedig már a 40 ezret is megközelíti a lakosság száma.

Ónálló nevezetességre a XIX. század közepén tett szert, amikor is a közelében füstölő hegy gyomrában szennet tártak fel. Ettől kezdve fejlődése rohamos. A nagykiterjedésű barnaszénmedence hasznosítását 1845 körül kezdték meg. A derék palócok nem szívesen vállalták a „potkány-nak való munkát”, ezért német, szlovák, cseh, osztrák és lengyel munkásokat toboroztak ide. 1867-ben megalakult a Salgótarjáni Kőszénbánya Rt., nem sokkal később a Rímamurány—Salgótarjáni Vasmű Rt., majd a Salgótarjáni Palackgyár. A századfordulón Salgótarján már országos jelentőségű bányászati és ipari centrummá fejlődött.

A város munkásmozgalma tulajdonképpen egyidős a helybéli bányaműveléssel. A salgótarjáni munkások már 1867-ben sikeres bérharcot vívtak, s ettől kezdve egészen a felszabadulásig szinte permanens gazdasági és politikai harcot folytattak. A magyar munkásmozgalom egyik igen jelentős fellelegvára itt, Salgótarjában alakult ki. E rendíthetetlen harc két kiemelkedő állomása 1919. és 1944—45. 1919-ben Stromfeld Aurél vezetése alatt a lelkesedéstől és az igaz ügy iránti áldozatkészségtől fűtött, öreg népfelkelőkből és gyakorlatlan fiatalokból toborzott sereg döntő diadalt aratott az intervenció csapatok felett. A tanácskormány itt Salgótarjában kilenc nappal tartott tovább, mint hazánk bármely részén.

A második világháború végén a salgótarjáni munkások közül többen vettek részt a szervezett ellenállási mozgalomban és a nógrádi partizánakciókban.

Utunk közvetlenül a város elején lévő benzinkútnál halad el. Ne feledkezzünk meg kocsink szomjúságáról! A 21-es számú műút egyenesen a város központjába, a Szabadság

térre és a Tanácsköztársaság térre vezet. Szépen kiképzett parkolási lehetőség van. A Karancs Szállót, éttermét, bárját s egyéb vendéglátó-, szórakozó- és kulturális létesítmények egész sorát találjuk itt, s az Idegenforgalmi Hivatal is itt áll készséggel rendelkezésünkre. Aki kempingben kíván majd megszállni — annak sincs akadálya: a városközponttól menetirányunk változtatása nélkül 4 km távolságra találjuk a közművesített kempingtábort. A Karancs és Salgóvár hegyektől övezett, szép fekvésű völgyben találjuk a frissítő vizű Tó-strandot és a csónakázótavat.

De időzzünk még néhány órát Salgótarjában. Napjainkban szinte szemünk láttára új, modern Salgótarján születik. A belváros máris új arcúvá mindenkit megigéz, de főleg azokat, akik ismerték a város régi központját is. A centrum és a környezet harmóniája, a tiszta, egyszerű, modern formák minden látogatót csodálattal töltenek el. A kulturált városközpont kialakításának és továbbfejlesztésének olyan példáját látjuk itt, amelyet külföldi építészszakemberek is nyilvántartanak. Ha már itt vagyunk a Karancs Szálló tetőterasa által nyújtott gyönyörű kilátásról se feledkezzünk meg (1. kép). Aki több napot kíván itt eltölteni, a tetőterason kellemesen napozhat és zuhanyozhat.

Sétáljunk le a vasút, illetve a Tarján-patak irányába a Szabadság térről nyíló Karancs utcán. A patak hídján keresztül érve, forduljunk be balra a Fürdő utcába. Tíz percnyi kényelmes gyaloglás után érkezünk el hazánk egyedülálló nevezetességéhez, a földalatti szénbányászati múzeumhoz (2. kép). A bányászok hagyományos köszöntése, „Jó szerencsét” üdvözlö a látogatókat. Külön idegenvezetőről nem kell gondoskodnunk. Mindig akad a földgyomrában évtizedekig dolgozó, a sztrájkok, bérharcok kezdeményezésében és szervezésében részt vett bányász, aki élményeket idéző, színes és szakszerű kalauzálással még jobban elmélyíti bennünk a nehéz munkát végző emberek iránti tiszteletünket, szeretetünket és megbecsülésünket (3. kép). Az Európában másodikként létesített Bányászati Múzeumot 1965. május 1-én nyitották meg. Az egykori József — lejtős — akna a Veremoldal nevet viselő hegy belsejében két szinten, mintegy 200 m hosszúságban mutatja be a nógrádi bányaművelést. Az eredeti tárgyak, berendezések gyűjtése és a Múzeum továbbfejlesztése folytatódik. A hegy gyomrába bányászcsapkát öltve léphetünk csak be.

A Múzeum látogatása teljesen biztonságos. Jó alkalom ez, hogy a bá-

nyászok nehéz, veszélyekkel teli munkáját fejlődésében, korszerűsödésében megismerhessük. A Bányamúzeumban minden gép működőképes. Látogatásunk befejeztével a bejárat előtt lévő kis harangot tiszteletünk jeleként kongassuk meg a munka frontján életüket vesztett bányászok emlékére. E kis harangláb és harang a székelyi bányateleptől került ide, hangja a telep bányászait kísérte el utolsó útjukra. A vele szemben lévő Klopacska „lármafa” tompa hangja jelezte hajdan a földalatti munka kezdetét és végét.

(Folytatjuk)

(ALMASSY TIBOR felvétele)



A SZAKOKTATÓ VIZSGARÓL:

Amint már többször is közöltük, 1973. január 1-től a gépjárművezető-képző tanfolyamon oktatóként csak az dolgozhat és gépjárművezetői gyakorlati vizsgára előkészítést is csak az vállalhat, aki az újabb előírt oktatói vizsga alapján erre felhatalmazást (bizonyítványt) kapott. A régi oktatói bizonyítványok és szakoktatói könyvek ugyanis 1972. december 31-ével érvényüket veszítik. Az új vizsgaanyagot tartalmazó jegyzetek az Autóközlekedési Tanintézet gondnokságán már kaphatók. Akik tehát a jövőben is szeretnének ilyen tevékenységet folytatni, mielőbb vegyék át a jelentkezési lapokat, és azokat legkésőbb 1. év december 15-ig adják le: a budapestiek az ATI tanulmányi osztályára (VIII., Baross u. 97.), a Pest megyei az ATI megyei iskoláján (VIII., Kálvária u. 25/27.), a vidékiek pedig az ATI területileg illetékes megyei iskoláin. A jelentkezőket sorrendben osztják be a vizsgára úgy, hogy legalább egyhónapos időt biztosítsanak a felkészülésre. A vizsgára szóló értesítést időben megküldik mindenkinek, s a vizsga kitűzött napján nem változtatnak. Az elmaradt vizsgák pótlására és a december 15-e utáni újabb jelentkezők vizsgáztatására csak az időben feliratkozottak vizsgáinak a lebonyolítása után — esetleg már csak 1973-ban adódhat lehetőség.

A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM

Újjárendezett kiállításokkal és gazdag jubileumi programmal ünnepelte fennállásának 75-ik évfordulóját. Ebből az alkalomból leplezték le Clark Adamnak, a Lánchíd és a budai Alagút építőjének emléktábláját, majd a Nemzeti Galéria közreműködésével rendezett „Festmények, grafikák a közlekedésről” című képzőművészeti tárlatot is megnyitották.

AZ AUTÓKLUB INDÍTÓSZOLGÁLATA

ezen túl hosszabb időtartammal — 7-től 19 óráig —, de költségtérítés ellenében vehető igénybe a fővárosban a 154-001 telefoni, vagy a II., Rómer Flóris u. 4/a. alatti személyes jelentkezésre. Minden olyan hibaelhárítást vállalnak, amely másfél órán belül fődarab megváltása nélkül elvégezhető, a fék és kormány-szerkezet javításán kívül. A szolgálatot csak az Autóklub tagjai vehetik igénybe; díja: az első félóra munkavégzésre 40 Ft, minden további megkezdett félóra után 20 Ft.

EGYMILLIÓ TONNAVAL

növelték a Barátság I. kőolajvezeték teljesítményét. A Nógrád megyei Rétságon új szivattyúállomást, nyomásfokozót épített a Siófoki Kőolajvezeték Vállalat. Ez-

Tizennégy Ford autóval huszonnyolc osztárak újságíró látogatott hazánkba Dr. W. Galambos, a Ford bécsi képviselője (a képen középen) vezetésével. Jelen volt a gyár angol és salzburgi képviselője is. Az igazán kellemesnek mondott háromnapos túra a budai Fortuna étterem Tavernájában hangulatos estével zárult, amelyre lapunk és a Mogyórt munkatársai is meghívást kaptak.



Az első Zsiguli-szaküzletet október 8-án nyitotta meg az Autóker a Gogol utca 8. alatti. Reméljük, hogy hasonlóan gazdag — és mindig a polcon levő — választékkal mihamarabb újabb ilyen szaküzletek létesülnek a nagyobb vidéki városokban is...

zel az eddig szállított 4,4 millió tonna helyett 5,4 millió tonna kőolaj érkezik a vezetékhez hazánkba.

RAKOSPALOTA.

az egyik legrégebbi fővárosi település arculata is meg fog változni a következő öt esztendőben. Központi feladatként elkészítik a mintegy 4 és fél milliárd forinttal költséggel épülő újpalotai városrész tervét. Csaknem 170 millió forintot fordítanak a városrész úthálózatának bővítésére, vágányépítési munkálatokra. A tervek szerint a Bosnyák térig kiépül a Frankovics Mihály és a Csömöri út. A körvasút keresztvezetésénél felüljáróhid épül, amelynek alapozását még az idén elvégzik, s az egész műtárgyat az 1972. év végén át is adják a rendeltesének.

KERÉKPÁROS

női idegenvezetőket állítottak be Hamburgban, Münchenben és több más nyugatnémet nagyvárosban, azzal a feladattal, hogy minden közlekedési ügyben felvilágosítást adjanak a bel- és külföldi autózézőknek.

BENZINKÜT-ÁLLOMÁS

építését kezdték meg a Hortobágyon. nem messze a híres-nevezetes csárdától. Evente mintegy négy millió turista keresi fel a Hortobágyot, — többségük személyautóval, vagy autóbusszal. Eddig a legközelebbi töltőállomás a hortobágyi csárdától negyven kilométerre eső Debrecenben volt.

AZ ORSZÁGOS ÚTHÁLÓZAT KORSZERŰSÍTÉSE megfelelő ütemben csak akkor lehetséges, ha az útépitésnél is átternek a nagyipari módszerekre. Első lépésként aszfaltgyártó berendezéseket vásároltak; Bicskén, Úllón, Kálkapolnán modern aszfaltkeverő telepeket létesítet-

tek a főúthálózat építési munkáinak nyersanyagellátására. Az alsóbbrendű úthálózat fejlesztésére, a szükséges javítások, karbantartások folyamatosságának biztosítására az ország különböző pontjain — elsősorban kőbányákban — az igényeknek megfelelő, modern aszfaltüzemeket telepítettek.

ALBERTO PIRELLI,

a világhírd gumigyár alapítója és elnöke a Milano melletti Caslianóban 89 éves korában meghalt.

A VOLÁNTURIST

jelenleg 250 személyautót ad bérbe, nagyobbbrést a külföldi vendégeknek. A 150 dollárértékes személyautó csaknem mind egyiket október hóra lefoglalták. Most úgy tervezik, hogy a régebbi Ford és Fiat kocsikat új típusokra cserélik. Már megegyeztek a nyugatnémet Audi céggel, és ennek eredményeképpen a jövő év elején 50 új bérautóval gazdagodik a Volánturist autóparkja.

AUTÓSPIHENŐKET

létesít a Bakonyi Intéző Bizottság a kesztői és a veszprémi erdészettel közösen a nagy forgalmú bakonyi és Balaton-felvidéki utak mellett. Kijelölnek egy-egy szép helyen tekvő erdőrészt, és alkalmassá teszik arra, hogy az utasok kellemes környezetben tölthessenek el néhány órát.

AUTÓIPARI EGYÜTTMŰKÖDÉS

jött létre az osztrák Steyr-Daimler-Puch konzern és a lengyel járműipar között: kölcsönösen bizonyos autótípusokat és alkatrészeket szállítanak egymásnak, s együttműködnek a harmadik piacokon, közösen gyártanak új gépjárműtípusokat. A varsói autógyár a többi között Polski Fiatokat szállít a Steyr cégnek.

Megkezdtek az „Egészségügyi lapok” kiadását

Olvásóink bizonyára emlékeznek arra cikksorozatunkra, amelyben javasoltuk, hogy — nem utolsósorban a veszélyes üzemnek minősülő gépjárművek vezetőinek és utasainak érdekében — rendszeresítsenek nálunk „Egészségügyi lapot”. Ennek megvalósításáról sokáig azért nem lehetett kedvező tájékoztatást adni, mert az Országos Vértanszfúziós Szolgálat akkori hálózata még nem tudta volna ellátni azt a feladatot, hogy a nagy tömegben hozzájuk forduló gépjárművezetők vércsoportját megállapítsa. Meg kell mondanunk, hogy az előreláthatólag legalább egymillió ember vizsgálatához szükséges többletmunkát az egészségügyi intézmények, orvosok most sem tudják majd azonnal ellátni. Ezért sorrendet állítottak fel. Az Egészségügyi lapot tehát elsősorban a rendszeres veredők, a terhes nők, a gépjárművezetők, a cukorbeteg és az eszméletvesztéssel járó betegségekben szenvedők szerezzék be. A nyomtatvány 60 fillérért a gyógyszerárakban kapható, kitöltésének módjára maga a nyomtatvány ad tanácsot. A társadalombiztosításra jogosultak számára a szükséges vizsgálatok és egyéb tevékenységek ingyenesek. Úgy érezzük, nem kell hangsúlyoznunk, hogy mennyire fontos lenne, ha rövid időn belül minden gépjárművezető magával hordhatná a személyi igazolványában ezt az Egészségügyi lapot, amely tartalmazza mindazokat a tájékoztatásokat, amelyek szükség esetén gyorsabbá és eredményesebbé tehetik a segélynyújtó orvos munkáját.

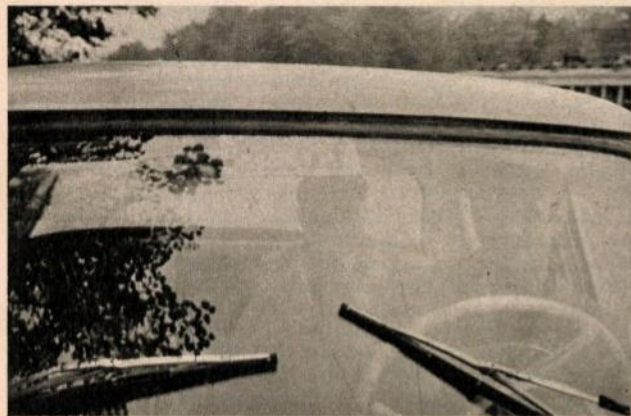
JUHÁSZ ANDOR autómérnök:

Mozaikok Moszkvából

A külföldjárás zsúfoltan tervezett és fásasztó programja ellenére lehetetlenség új városok utcáit járni anélkül, hogy az észrevett, meglátott vagy éppen kutatott újat ne kívánna az ember maradandóan rögzíteni. Ennek legpraktikusabb módja az állandóan készenlétben tartott fényképezőgép, mellyel a felfedezett eseményt azon nyomban rögzíteni kell. Moszkvai utazásom során jómagam tapasztaltam, hogy ha a megdöbentőt, az újat, az érdekeset nem fényképezem le azonnal, napok, hetek múlva már megszokott, természetes, magától értetődő lesz, ami korábban a meglepetést okozta. Szerencsére idejében ráeszméltem a „veszélyre” — és sűrűn cserélődtek a filmtekercsek gépemben, hogy minél több érdekességet tudjak az „utca életéből” is bemutatni.



Eppen akkor érkezünk a Kreml bejáratához, amikor egy ifjú pár karavánja megállt, így szemünk előtt játszódott le az az érdekes esemény, amit korábban csak másoktól hallottunk. Ez abból áll, hogy a házasságot kötött fiatalok első útja a Vörös térre vezet, ahol jelképesen beállnak a kilométereken keresztül kigyózó sorba, és egy díszőrségi egyenruhát viselő katonai kíséretében virágot helyeznek el a Lenin-mauzóleum márvány talapzatára



A taxikról oldalakat lehetne írni. Rendkívül olcsók, és felmérhetetlen mennyiség rohan a városban! El sem tudom képzelni, hogyan tudják ilyen bagatell viteldíjból üzemből tartani a kocsikat! Egy-két apróság. A visszapillantó-tükör mögött minden kocsira kirírják: hány óráig van szolgálatban a gépkocsivezető; bent a kesztyűtartó fedelén a kocsil rendszáma, a garázs száma és a gépkocsivezető neve van feltüntetve. Mindezek mellett taxit fogni nem könnyű dolog, sőt, esőben és csúcsidőben: művészet! De még csúcsidőn kívül sem azonos a taxi leállítás a taxin való utazással, mert a gépkocsivezető előbb kiszól és megkérdezi, hogy hová akarnak utazni. Ki tudja miért, erre alig lehet olyan címet mondani, amely már az első kocsinak is megfelelne

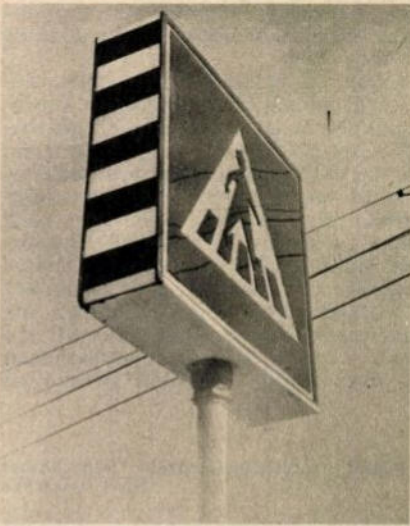


A kedves olvasó nyilván sokszor hall arról, hogy az utak szélesek és hosszúak Moszkvában. Ez örvendetes, de azért gondot is jelent a közlekedés szervezőinek. Az

útkereszteződésekben általában csak Jobbra kisíjban szabad befordulni. Mit tegyen, akinek balra nagyívben kellene haladnia, de a következő útkereszteződés vagy fordulási lehetőség nagyon messze van? Ötletes megoldást találtak erre a fenti képen látható módon. Az útszakasz egy csendesebb helyén visszafordulási lehetőséget alakítottak ki, amit az úttest fölött látható visszaforduló nyíljelzéssel feltűnő módon meg is jelöltek.



Néhány perces megfigyelésünk szerint az autók sűrűn éltek a lehetőséggel



Esztétikus, érthető és jól észrevehető, átvilágított tábla jelzi a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeket. Többségük azonban mégis föld alá süllyesztett, mert bizony a járműforgalom fantasztikus mérettel és tempója mellett a gyalogosok áramlását még a felfestett és megjelölt helyeken is sokszor átvágja a járműfolyam

Kell-e részletezni, milyen érzés Budapesttől 2200 km-re a Vörös téren, a Kreml tornya előtt Hungarocamion-gépkocsit fényképezni!...



SZUHE BATOR ÚTJÁN



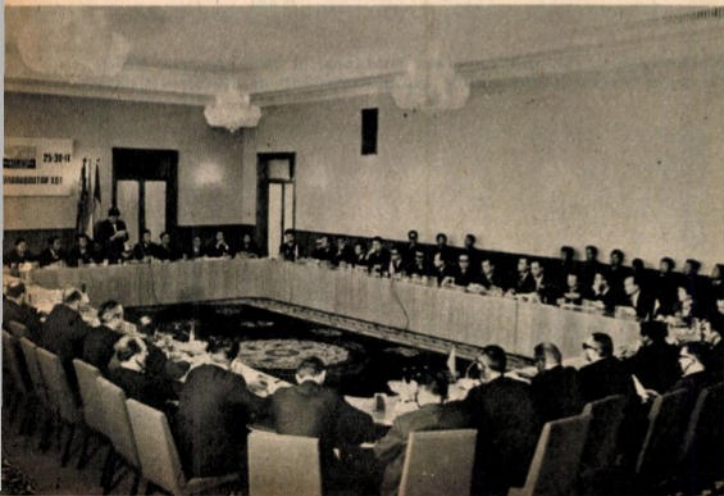
A küldöttségek koszorút helyeznek el Szuhe Bator mauzóleumán

Omszk és Irkutszk között, 6500 méter magasan repülve vártam a hajnalt. Vártam, hogy derengeni kezdjen alattunk a szélfúttá hőmezőt idéző felhőtakaró széle, s föléje emelkedve megvilágítsa a mélykék eget ismét a Nap. Tudtam, hogy szép lesz, más, mint az eddig látott hajnalo-
lok. De be kell vallanom: elképzelni sem tudtam, hogy ennyire más lesz, ilyen gyönyörű.

Igy voltam Mongóliával is. Amíg repültünk tovább, a Nap felé, majd kissé délkeletre, felidéztem magamban a Mongóliáról olvasottakat: a hatalmas mongol birodalmat, a 300 éves mandzsu elnyomást, 1871-et: Mongólia függetlenné válásának évét — és 1921-et: a forradalom napjait, a Mongol Népköztársaság megalakulásának időszakát. Képzetelemben feltűntek Szuhe Bator és Csolbajszán katonái, ahogy a tömzsi kis mongol lovakon bejáráják a hatalmas országot, elmondva mindenkinek, hogy győzött a forradalom, vége az elnyomásnak, kizsákmányolásnak: szabadon dolgozhatnak, tanulhatnak az *aratok* (ez az állattenyésztéssel foglalkozó mongol parasztok neve); láttam a harcot is, hiszen a földek, állatok urai ott sem mondtak le önként a hatalomról — és láttam, elképzeltem azt a másik harcot is: a természet erőivel a vízért, az egészséges gyermekekért — és elképzeltem magam elé ennek az óriási ugrásnak az állomásait: a Tudományos Akadémia megalakulását, az első ipari üzemek megszületését, az első premiert az ulanbatori Operában, a lakótelepeket, áruházakat, a friss diplomás mongol orvosok, mérnökök, tanárok első munkanapját... az egész testvéri mongol népet, amint elindult Szuhe Bator útján a fény felé.

Ismét azt kell mondanom: a valóság túltett elképzeléseimen — mindent gazdagabban, lenyűgözőbben mutatott. Először is: a repülőtérről egy európainak tűnő városba mentünk — ULAAN BAATAR, ahogyan ők írják, ugyanolyan modern, toronyházakkal díszített lakónegyedekkel fogadott, mint bármely európai város (hogy hazai példát is hozzak, mint Szolnok, Debrecen vagy Veszprém új lakótelepei); a széles, jól kiépített, útburkolati jelekkel és jelzőtáblákkal ellátott utakon jelzőlámpák irányították a gépjárműszlopokat (a zöld-hullám kialakításával most foglalkoznak); a járdákon igen sok fiatal sétált a legmodernebb európai divat szerinti ruhákban (a lakosságnak — akár csak Lengyelországban — jelentős része 30 éven aluli); kísérőink szeretettel,

Nemzetközi közúti forgalombiztonsági tanácskozás Szuhe Batorban



büszkén mutatták a színházakat, a Sportpalotát, az új cirkusz nagy kupoláját, a Felsőfokú Technikum új épületsorát — és persze a régi Ulan-Batort is: a japán pagodákhoz hasonlóan csipkézett faépületeket, templomokat. És megmutatták az első emeletes házat, s elmondották, hogy 50 évvel ezelőtt ez az egyetlen emeletes ház volt nemcsak az egész fővárosban, hanem az egész országban is... A múlt ismeretében még ragyogóbbak azok az eredmények, melyeket a Mongol Népköztársaság dolgozói elértek az elmúlt 50 évben.

Örömmel számolhatok be arról is az Autó-Motor olvasóinak, hogy utazásunknak közlekedési vonatkozásai is voltak: a szocialista tábor országainak közlekedési szakemberei ötnapos forgalombiztonsági tanácskozáson vettek részt Ulan-Batorban. A tanácskozásnak elsődlegesen az volt a célja, hogy a szakemberek kölcsönösen tájékozottassák egymást a közlekedési balesetek megelőzésére irányuló tevékenység eredményeiről, e tevékenység módszereiről és eszközeiről és — a nemzetközi kapcsolatok, így a turizmus fejlődését is figyelembe véve — közös stratégiát és taktikát dolgozzanak ki általában a forgalombiztonság szilárdítására, s ezen belül a tárgyi és személyi tényezők pozitív hatásának növelésére.

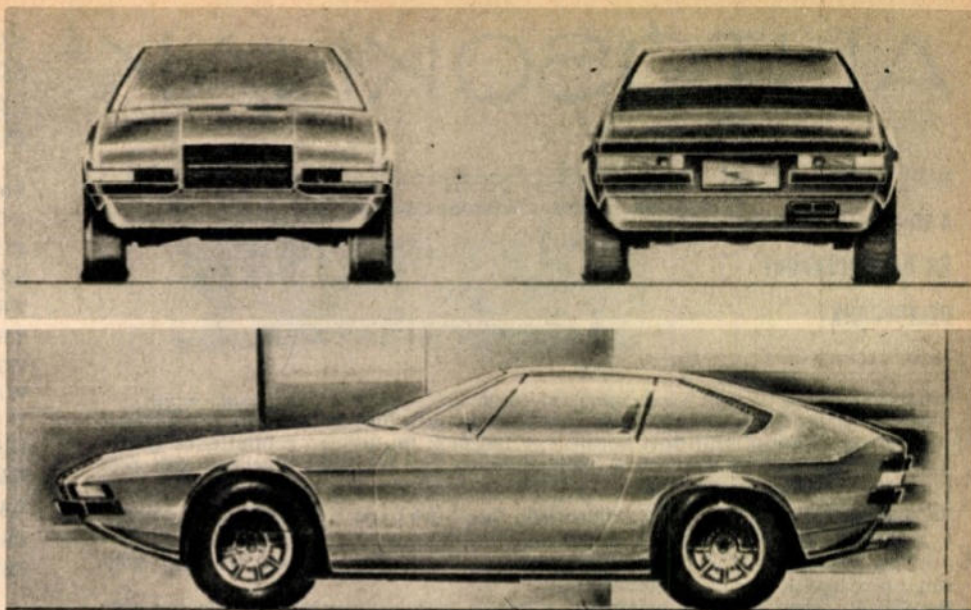
A Magyar Népköztársaság delegációja — *Ladvánszky Károly* r. ezredes, a Belügyminisztérium közlekedési csoportfőnöke vezetésével — hat témából tartott előadást a tanácskozáson. Az előadások ismertették a hazai közlekedési helyzetet és azokat a formákat, módszereket, melyek segítségével kedvezően lehet hatni a forgalombiztonságra. Beszámoltunk az oktató-nevelő, szabálymagyarozó tevékenység jelenlegi állapotáról, eredményeiről és persze az előttünk álló nehézségekről is. Beszéltünk arról a segítségről, amit az egyre szilárduló társadalmi összefogás jelent ezen a téren — és feltártuk a forgalomirányítás és ellenőrzés, a baleseti helyszínelés és vizsgálat problémáit.

A tanácskozásra nemcsak a nyíltság, őszinteség volt jellemző, hanem az is — ami kétszeresen is elgondolkoztató —, hogy mennyire hasonló, közel azonos a helyzet a szocialista közösség különböző országaiban. Ez a hasonlóság egyrészt aláhúzza azt az elvet, hogy bizonyos törvényszerűség tapasztalható a közúti közlekedés fejlődése függvényeként jelentkező pozitív és negatív következményekben; másrészt — ebből fakadóan — arra kötelez, hogy még szorosabb együttműködés alakuljon ki az illetékes szervek között. S ebben az együttműködésben igen nagy szerepe van a kölcsönös tájékoztatásnak, a két- és többoldalú tapasztalatcsere-nek, hogy — természetesen szem előtt tartva a különböző országok adottságait — a gyakorlatban valahol jól bevált módszerek, formák és eljárások átvételével elkerülhető legyenek a felesleges kísérletezés vargabetűi.

Elmondhatjuk, hogy *emberközpontú* volt a tanácskozás: valamennyi jelenlévő egyetértett abban, hogy a korszerű utakon közlekedő nagyteljesítményű járművek forgalma csak akkor biztonságos, ha a tárgyi feltételek javulásától nem marad el a közlekedésben résztvevő ember szabály- és helyzetismerete, erkölcsi-fegyelmű szintje. Közös — az Autó-Motor valamennyi kedves olvasójával is közös — feladatunk ennek a gondolatnak a megvalósítása, a „szürke” hétköznapiakon, városban és falun, autópályán és dűlőúton, járművezetőként és gyalogosan.

Csiky Antal

Az év őszi hónapjai szokás szerint eleve nézzük a nemzetközi autókiallítások csarnokait, és a bemutatásra kerülő újdonságok már azt jelzik, hogy az 1972-es esztendőre milyen irányzatok érvényesülnek. A fényképes tudósításokat megelőzve, rajzokat közlünk itt néhány érdekesebb konstrukcióról. Olyan megoldásokról, amelyek jól szemléltetik, hogy a karosszériák vonalvezetése, illetve a szerkezeti elemek fejlesztése milyen jellegű változásokat hozhat. Ezek a vázlatok már nem találgatások, hanem a létező új modellekről készített grafikák.



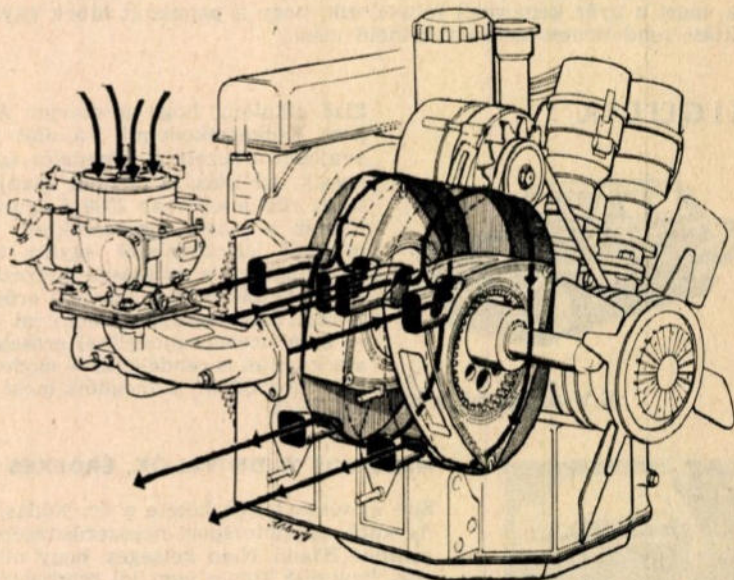
Az olasz stíliszták további aktivitására utalnak ezek a rajzok, amelyek három nézetben tüntetnek fel egy új formát. Egy olyan karosszériát, amelyet a svéd Volvo 1800-ES sportkupé szerkezeteire építenek

Képes

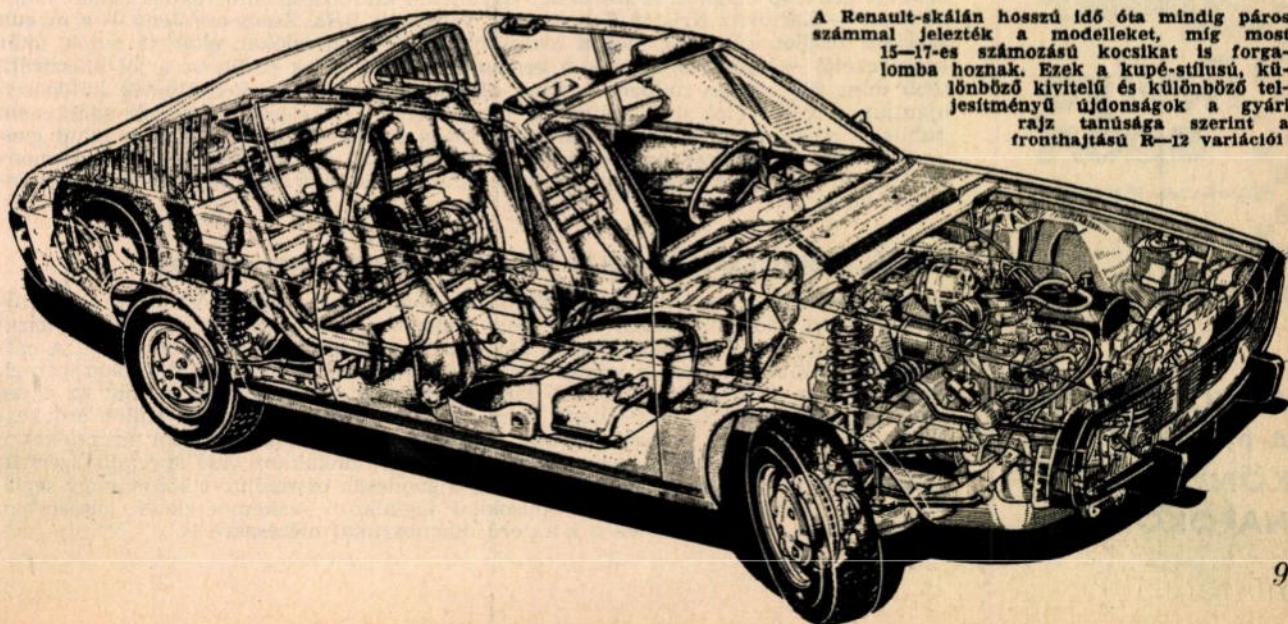


hiradó

Az NSU-Wankel szisztémát is napirenden tartják az őszi Szalonok. Elsősorban olyan módon, hogy most ennek a motornak szívási, illetve kipufogási rendszerére hívják fel a figyelmet, mondván: a rotációs erőforrásnál olyan áramlási, illetve égési folyamatok tudnak kialakulni, amelyek csökkentik a gázártalmakat. A rajzon látható kéttárcsás szerkezetet különben a japán Toyo Kogyo cég állítja elő...

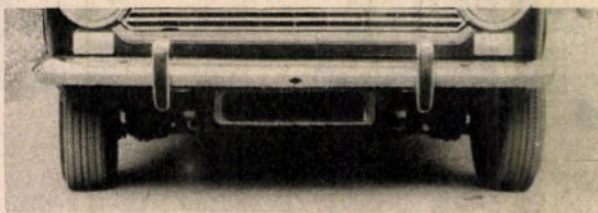


A Renault-skálán hosszú idő óta mindig páros számmal jelezték a modelleket, míg most 15-17-es számozású kocsikat is forgalomba hoznak. Ezek a kupé-stílusú, különböző kivitelű és különböző teljesítményű újdonságok a gyári rajz tanúsága szerint a fronthajtású R-12 variációt



AUTÓSOKNAK

MAGYARORSZÁGON JÁRT
A TOGLIATTI AUTÓGYÁR
ÉS AZ AVTOEXPORT
DELEGÁCIÓJA



amelynek tagja volt a gyár igazgató-főmérnöke is. A tárgyalások egyik témája: a Zsiguli-kocsikkal kapcsolatos garanciális ügyek néhány kérdésének tisztázása, az eddig szállított kocsik egy részénél mutatkozó rendellenes gumikopások okainak vizsgálata. A delegációhoz tartozó gyári technikusok felkeresték a hazai vevőszolgálati állomásokat is, ahol az újabb intézkedések nyomán ezentúl már az első 1500—2000, majd 5000 km teljesítése után végzik a Zsigulik futómű-revizióját. A korábbi előírás szerint ugyanis a kerékgeometriai vizsgálatra, illetve szükség szerinti beállításokra csak az első 5000 km után került sor szervizeinkben.

Reméljük, hogy a most bevezetésre kerülő gondosabb futómű-ellenőrzések megszüntetik a lengőkarok gömbcsukló-kopására és a lengéscsillapítók működésére vonatkozó panaszokat is. Ugyancsak megnyugtató, hogy a szükséges alkatrészekből már megfelelő készlettel rendelkezik a hazai kereskedelem, illetve a javítóipar.

További vizsgálatot kíván viszont a kocsik vasúti szállításának technológiája, mert a gyár képviselői feltételezik, hogy a panaszolt hibák egyik oka szállítási rendellenességekre vezethető vissza.

ZSIGULIK



SVÁJCNAK

Első alkalom, hogy a szovjet Avtoexport Külkereskedelmi Vállalat címére Svájcban érkezett megrendelés személykocsik szállítására. Ennek alapján viszont rövidesen már 2000 Zsigulit szállítanak a svájci importőröknek, akik a mostani jelentkezéssel együtt további rendeléseket is kilátásba helyeztek. Az olasz 124-es Fiat típusnál erősebb és korszerűbb vezérlésű motorral épített — és a licencmodellnél erősebb vázszerkezettel is rendelkező — modell iránt több országban is megnőtt most az érdeklődés.

KOCSIÁTVÉTELI
SORSZÁMOK
LAPZÁRTAKOR,
OKTÓBER 30-ÁN

MOSZKVIC	27 585
POLSKI-FIAT-1300	7 236
POLSKI-FIAT-1500	2 350
SKODA	23 394
TRABANT Limousine	36 090
TRABANT Kombi	4 310
VOLGA	797
WARTBURG Limousine	16 474
WARTBURG de Luxe	12 514
WARTBURG Tourist	1 682
ZAPOROZSEC	2 982
ZASTAVA 750-M	2 106
ZSIGULI (Budapest)	5 345
ZSIGULI (Debrecen)	3 006

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

NOV. 6., szombat	Keszthely	Szentes	Székesfehérvár
NOVEMBER 7.	Győr	Tata	Szombathely
Gyula	Veszprém	Zalaegerszeg	
Nyíregyháza		NOVEMBER 21.	
NOV. 8., hétfő	Dabas	Debrecen	Dunaújváros
NOV. 10., szerda	Nentőgrinc	Miskolc	Mohács
NOVEMBER 14.	Baja	Nyíregyháza	Orosháza
Békéscsaba	Debrecen	Pécs	Szeged
Gyöngyös	Kaposvár	Szolnok	Tatabánya
Kiskunhalas	Miskolc	NOVEMBER 28.	
Nagykörös	Nyíregyháza	Debrecen	Erd
Pápa	Pécs	Kecskemét	Komárom
Siófok	Szeged	Nyíregyháza	Miskolc
		Szarvas	Szeged
		Zalaszentgrót	

HASZNOS TUDNIVALÓK, ÉRDEKES KÉPEK A RALLYE-SPORTRÓL

Egy új sorozat első kötete a dr. Nádasi Antal szerkesztésében most megjelent könyv. Az autó- és motorsport népszerűsítésére hivatott sorozat kezdeményezője a Vue Touristique Kiadó. Nem kétséges, hogy nagy sikere lesz ennek a témakörnek, amelynek első, bevezető kötete igen jól rendszerezett fejezeteivel közel tudja hozni az érdeklődőket ehhez a sportághoz. A szerkesztő ugyancsak kitűnő szakembereknek ismert munkatársai — Karlovitz Kristóf, Tar András, Vinkovits Béla, Zsembery Jenő — a maguk speciális területeiről írják meg a fontosabb rallye-tudnivalókat, akár az autók, akár azok vezetői — ebben az esetben a versenyzők — kerülnek említésre a jól illusztrált, több mint 200 oldalas műben. Lapunk olvasóinak, a sportág kedvelőinek különösen ajánljuk a gépátvétel szabályaitól az eredmények értékeléséig igen sok eddig nem publikált mozzanatra is kiterő ismertetőt, hogy ha figyelemmel kísérik a mind gyakoribb rallye-futamokat, hozzáértő módon tudjanak az epizódokról is véleményt mondani. Ilyen igényt tekintve, ügyesen összeállított tankönyvnek is nevezhető a „Rallye-sport” kötet.

SZEMÉLYGÉPKOCSIK ÜZEMELTETÉSI ÉS DIAGNOSZTIKAI ADATAI

címen dolgozták fel a szerzők (Frank György—Mészáros Ferenc—Vályi Iván) a Műszaki Könyvkiadó emblémáját viselő nagy alakú kötetben a sok ezer számot, a hazai forgalomban résztvevő kocsik fontos diagnosztikai és karbantartási jellemzőit. A célszerű összeállításban ezek a száraz adatok is igen érdekes összehasonlításokat tesznek lehetővé, és a könnyen áttekinthető táblázatok révén bárki jól eligazodhat az egyes típusokra vonatkozó, szerviz jellegű tudni- és tennivalókat illetően is. Külön érdekessége e könyvnek, hogy a hazai műszaki irodalomban először ad helyet a tárcsafékre vonatkozó jelzések ismertetésére és a fékszerelési munkákhoz való speciális szerszámok bemutatására. Megítélésünk szerint ez a gondosan összeállított könyv nagy segítséget tud nyújtani a különböző típusokkal foglalkozó szakembereknek, elsősorban azoknak, akik súlyt helyeznek a korszerű diagnosztikai mérésekre is.



AUTÓS TÉMÁK
A MŰSZAKI
KÖNYV-
NAPOKON

A gépkocsi téli üzemelését a fagyveszély beálltától számítjuk. Ez novembertől már nálunk is bekövetkezhet. Ekkorra a gépkocsit elő kell készíteni a téli üzemre.

A hűtőrendszer téli üzemre való előkészítésének első lépése a víztér kitisztítása. A kocsi víztérébe látványosan nem jut szennyeződés. Miért szükséges akkor kitisztítani? A víztér elszennyeződése akkor is bekövetkezhet, ha desztillált víz volt a hűtőben. Ennek oka a korrózió. A korrózió különösen akkor jelentős, ha csap- vagy kútvizet töltöttek a hűtőbe. A kocsi víztére igen sok, egymással közvetlenül érintkező fémből áll, és ezek a fémek, ha a hűtővízben az elektromosságot vezető ionok vannak (a csap-, illetve kútvízben ezek koncentrációja már nem elhanyagolható), galvánelemet képeznek.

A galvánelem úgy működik, hogy az egyik pólusán a fém oldódik. A fémoldódás következtében a hűtő fala bizonyos idő után kilyukad. A korróziós folyamat (a fémoldódás) sebessége annál nagyobb, minél keményebb a víz, azaz minél több só-tartalmaz.

A hűtőrendszert a vízkő is szennyezi. A vízkő a vízben levő ásványi anyagokból rakódik le a víztér felületére. A vízkő, rossz hővezető léven, rendkívül rontja a hőhatást.

A víztér szennyezettsége tehát attól is függ, milyen hűtővizet használtak a hűtésre. Desztillált víz használata után a vízkőlerakódás egy szezon után csak minimális. A korróziós termékek (ezek főleg koloidális fémhidroxidok, illetőleg fémoxidok) sem okoznak káros lerakódást. Abban az esetben, ha a leeresztett hűtővíz vörösesbarna vagy fehér üledéket tartalmaz, célszerű a víztér szert alaposabban kitisztítani. Ha a leeresztett hűtővíz nem nagyon szennyezett, a hűtőrendszer átöblítése után betölthető a téli hűtőfolyadék.

Amennyiben a víztér vízköves, savas vízkömentesítést célszerű végezni. Ez — ha kapható megfelelő vízkőoldó anyag — házilag is elvégezhető. A *Plino-C* nevű vízkőoldó igen hatásos vízkőoldó anyag, alkalmazására KPM-szabvány is van.

A *Plino-C* inhibált savas oldat, amellyel fel kell tölteni a víztér. A *Plino-C* erős széndioxid-fejlődéssel oldja a vízkövet. Erősen vízköves hűtőbe csak félig kell tölteni az oldatot, a motort pedig csak akkor kell megindítani, ha a habzás már csökken. A kezelés 15—120 percig tart, a vízkő mennyiségétől függően. A motort alapgázon kell jártni a kezelés ideje alatt. A vízkőoldás befejeztével engedhetjük le a folyadékot. A járatokban maradt savat szódás vízzel (1 gramm szóda 1 liter vízben) közömbösíteni kell, majd vízzel átmosni.

A vízkőoldáskor gyakran megtörté-

nik, hogy a hűtő kilyukad. A lyukadást persze nem a vízkőoldó anyag okozza, hanem az a korrózió eredménye. A lyuk a vízkőréteg alatt képződött; amíg a vízkő lefedte, nem lehetett észrevenni, a vízkő leoldásával azonban „felszínre került”.

A téli üzemeltetéshez legcélszerűbb fagyálló hűtőfolyadékot használni. Ha nem használunk fagyállót, gondoskodni kell arról, hogy ne kerüljön fagyponthoz alatti hőmérsékletre a feltöltött hűtőrendszer. Ez fűtött garázsban nem fordul elő, azonban —5—10 °C külső hőmérséklet mellett 2—3 órás állás után már megfagyhat a víz.

A fagyálló hűtőfolyadékok glicerinnel vagy etilén-glikollal vizes oldatait. Használatuknál figyelembe kell venni, hogyan változik az oldat fagyáspontja a glicerinnel és etilén-glikollal koncentrációjának függvényében. A kereskedelemben kapható fagyálló folyadékok általában etilén-glikollal alapúak, ezek azonban különböző adalékokat is tartalmaznak. A tiszta etilén-glikollal, de főleg a glicerinnel hajlamos a bomlásra. A bomlástermékek savas kémhatásúak, s ez a hűtőrendszer korrózióját okozza. A bomlás és a korrózió megakadályozására korróziógátló adalékokat tesznek a gyári készítményekbe. A legtöbb hűtőfolyadék vízkőképződést gátló adalékot is tartalmaz.

Házilag készíthető fagyálló folyadékba tehát célszerű adalékanyagokat tenni. A közelmúltban megjelent „Gépjárművek korrózióvédelme” című könyv — Vargha Zoltán és Almássy Tibor munkája — felsorol több, már klasszikusnak számító receptet, ezek közül azt célszerű kiválasztani, amelyeknek adalékait a legkönnyebben tudjuk beszerezni.

A korszerű fagyálló folyadékok már nagyobb hatású adalékokat is tartalmaznak és a fejlődés az adalékanyagok kémiaiában ugyancsak igen gyors.

A hazai piacon többféle hűtőfolyadék is kapható. A legismertebbek a *Frigol-90*, a *Fridex*, a *Glystantin*, de ezenkívül minden töltőállomáson is válogathat a vásárló, mert az Áfor-, a Shell-, az Agip-kutaknál is kapható többféle hűtőfolyadék.

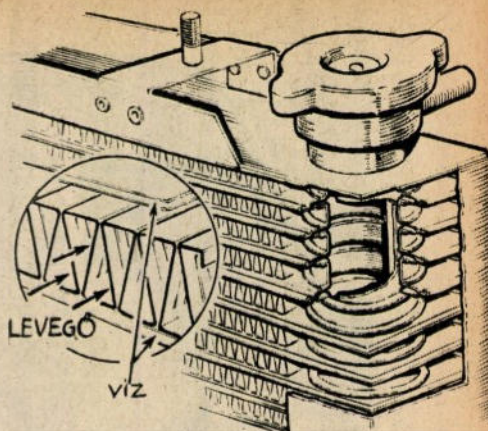
A fagyálló folyadék általában olyan koncentrátum, amelyet hígítani kell.

A hígítási arányt minden hűtőfolyadékon feltüntetik. A hígítás lehetőleg desztillált vízzel történjen, vízkőképződést gátló adalékot is tartalmazó csapvízzel is hígíthatók.

A legtöbb cég a termékeit jellemző színben (pl. zöld színű a *Frigol-90*, amelynek a csomagolása változó), vagy jellemző csomagolásban hozza forgalomba.

A fagyálló hűtőfolyadékba a *Vikor* hűtővízadalék használata nem szükséges.

Dr. Lábod Imre
tudományos csoportvezető



Igy lehet csak jól látni, milyen érzékeny szerkezet a hűtő, a radiátor

FELKÉSZÜLÉS

AZ

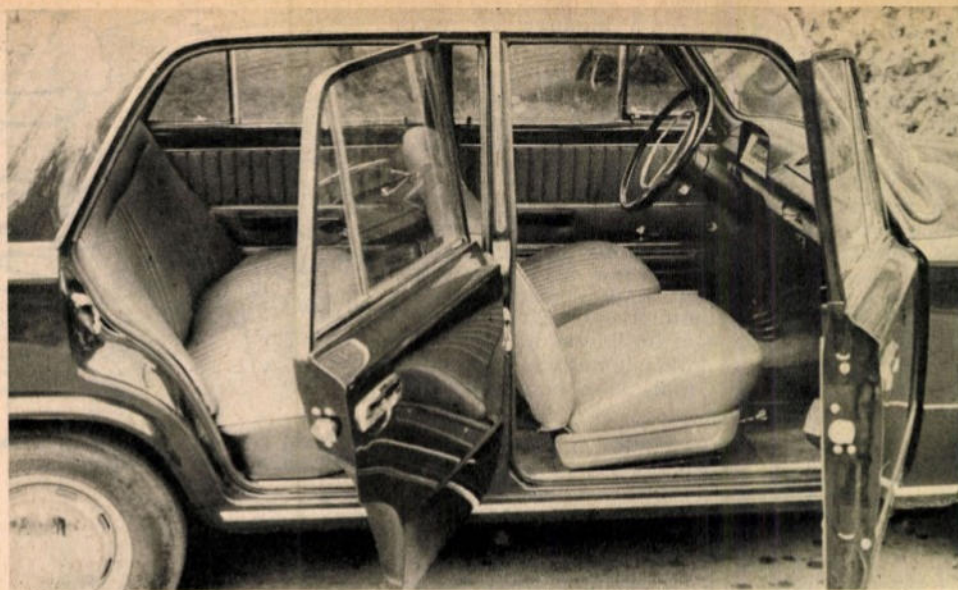
AUTÓS

TÉLRE

VÍZTÉR-ÜRTARTALOM

	Motor cm ³	Vízter liter
Audi L	1696	7,5
Austin Mini	848	6,0
Austin-1100	1098	3,8
BMW-1600	1573	7,0
Fiat-600-D	767	4,5
Fiat-850	843	7,5
Fiat-124	1197	7,5
Fiat-128	1116	6,5
Fiat-1500	1481	6,7
Fiat-2300	2279	10,0
Ford Escort	1098	5,1
Ford Taunus 12-M	1183	6,5
Ford Taunus 15-M	1498	6,0
Ford Taunus 17-M	1698	7,0
Ford Consul Cortina	1198	5,8
Moszkvics-407	1358	7,8
Moszkvics-403	1358	6,7
Moszkvics-408	1357	8,0
Moszkvics-412	1478	7,5
Opel Rekord (1958-1962)	1488	8,0
Opel Rekord (1963-1964)	1488	8,1
Opel Rekord (1965)	1680	7,6
Opel Rekord (1966-1970)	1698	6,9
Opel Kadett (1963-1967)	993	5,1
Opel Kadett (1966-1971)	1078	5,0
P-30	690	6,0
Peugeot-404	1618	7,8
Polski Fiat 1300	1295	6,7
Polski Fiat 1500	1481	6,7
Renault R-4	747	5,0
Renault R-4	845	5,0
Renault R-10	1108	7,1
Renault R-16	1470	5,8
Simca-1000	944	5,5
Simca-1301 (1966-1971)	1290	6,5
Skoda Octavia	1089	6,0
Skoda Felicia-S	1221	6,5
Skoda 1000-MB	988	6,5
Skoda S-100	988	6,8
Skoda S-110	1107	6,8
Volga M-21	2445	11,5
Warszawa M-20 és 203	2120	10,5
Wartburg-311	900	10,7
Wartburg-312	991	8,0
Wartburg-353	992	8,1
Zastava-600	633	4,3
Zastava-600-D	767	4,5
Zastava 750-M	767	4,5
Zsiguli VAZ-2101	1198	8,5

ZÁRAK KILINCSEK KULCSOK A VÁCI ÚTRÓL



A szerkesztőségi szobákban jól látható helyeken tartjuk ma is azokat a rölapokat, amelyeket a nyár közepén fedeztünk fel. Olyan címet tartalmaznak, amely iránt gyakran érdeklődnek: Budapest V., Kecskeméti u. 7. A nyomtatvány szövege: „Kedves Zsiguli-tulajdonos! Szíves tudomására hozzuk, hogy gépkocsijának ajtóíhoz, motorházához és csomagtartóíhoz a zárat, kilincseket, kulcsokat vállalatunk készíti. További kulcsok beszerzésére, az elvesztett kulcsok pótlására lehetőséget kívánunk nyújtani. A gépkocsi forgalmi engedélyének bemutatása alapján a kívánt számú kulcsok húzózár-szaküzletünkben megvásárolhatók.”

Talán felesleges itt most megemlíteni, hogy az idézett sorokhoz aláíróként az „Elzett” Film, vagyis az Elzett Fémlémezipari Művek Kereskedelmi Igazgatósága jelzés tartozik. Mind többen tudják, országunk határain belül és azon túl, hogy az Elzett — amelynek mai főépülete a XIII. kerületi Váci úton van — hagyományos, világhírű gyártmányai mellett rövid idő alatt berendezkedett a Zsiguli-kocsik említett szerelvényeinek előállítására.

Es sokan tudják már azt is, hogy ezekhez a kocsikhoz mintegy 7—10%-os értékben más hazai cégek ugyancsak szállítanak különféle, magyar gyártmányú tartozékokat.

Bodócs János, az Elzett zár-lakatgyárának igazgatója kalauzolt bennünket az egyik pesti telep sajtológépei, szerelőszalagjai és laboratóriumi vizsgálói között, amikor meg akartuk ismerni, hogyan is készülnek a Zsigulik négy ajtóíján található komplett záruk, külső és belső kilincsek, zárrögzők, kulcsok, motortér- és csomagtér-záruk.

Egy ilyen üzemi séta mindig felidézni bennünk azokat a széles körben is folytatott — lapunkban is helyet kapott — vitákat, amelyek arról folytak, hogy miért nem gyártanak most Magyarországon személyautót.

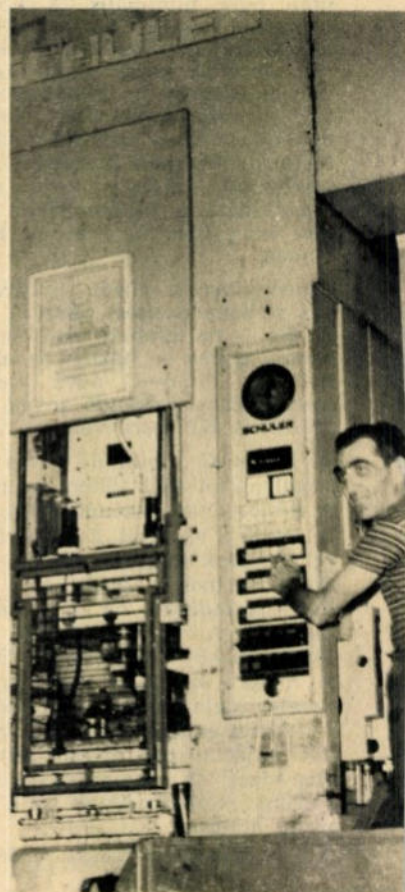
Mi úgy véljük, hogy csakis ilyen módon tudunk ma eredményesen bekapcsolódni az autóiiparba. És arról is könnyen meg lehet győződni, hogy a kocsikon viszonylag egyszerű, apró elemeknek tűnő szerelvények mennyi még apróbb elemből tevődnek össze. Olyan darabokból, amelyeknek gyártásához nagyon drága külföldi szerszámgépek, bonyolult, igényes technológiai folyamatok, megbízható ellenőrzési rendszerek, no meg százezres szériák tartoznak.

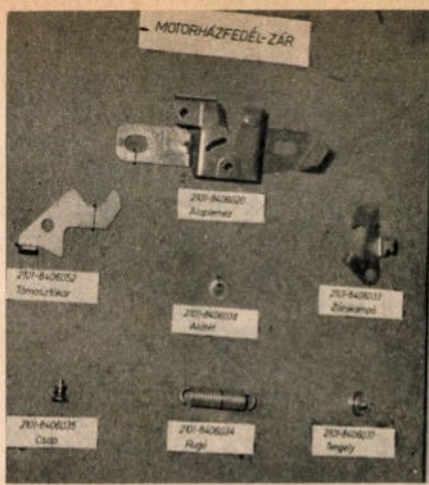
Valljuk be, hogy egy autónál nem a záruk a legizgalmasabb szerkezetek, nem arra összpontosul az autósok figyelme, de azoknak is tökéletesen kell működniük. És jó zárat készíteni éppolyan fontos, mint jó vezérművet gyártani... Úgy tudjuk, hogy azok a zárszerkezetek, amelyek ma az Elzett jelével kerülnek a Volgai Autógyár modelljeire, kifogástalanul működnek. A Váci útról indulnak Togliattiba, majd az ottani autókba építve jutnak a világpiacra.

Csak a Váci utat említeni ugyan kevés, mert az Elzett ma 8 gyárat jelent — pesti és vidéki ipartelepeket —, ahol több mint 8 ezer ember dolgozik. Közülük sokan olyan munkán, amely szorosan a Zsiguli-programba tartozik. És hogy milyen gyorsan álltak rá az új feladatokra, arról a kereskedelmi főosztály igazgatója, dr. Szlatkovszky Imre, illetve a főosztály vezetője, Ruzicska Tibor mondanak dátumokat, tényeket. Például azt, hogy a Zsiguli-programmal kapcsolatos első tárgyalások 1967-ben kezdődtek, a moszkvai megállapodás 1968-ban született. Egy konstrukciós módosítást 1969-ben vezettek át a tervekben, de akkor már beérkeztek a gyártógépek, a szerszámok is, sőt ugyanabban az évben már megindították a próbaüzemet.

A sorozatgyártás — és a szerződés szerinti szállítás is — 1970-ben kezdődött. A mi beszélgetésünkre 1971-ben került sor. Abban az évben, amikor az Elzettből közel 200 000 zár-, kilincs- és kulcs-garnitúra jut már a Zsigulikhoz. Ha pedig jövőre kérdezzük a gyár embereit, várhatóan 300 000 garnitúrát mondhatnak... Azt viszont már most megjegyezték, hogy az olasz autóiipar, az európai Ford, a Volvo, a DAF és a japán Nissan képviselői éppúgy rendelnének már tőlük autózárakat, mint ahogy tárgyaltak erről az új Elzett-témáról az NDK-beli és a csehszlovák járműipar megbízottaival...

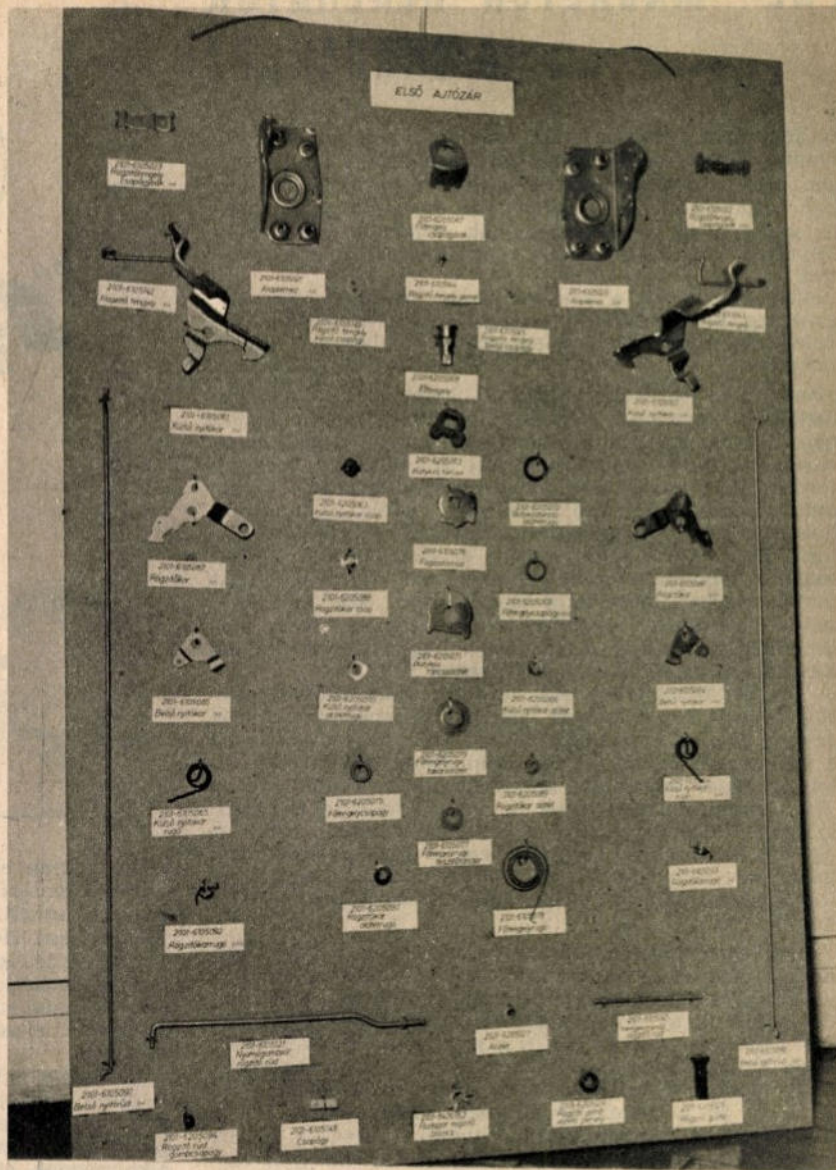
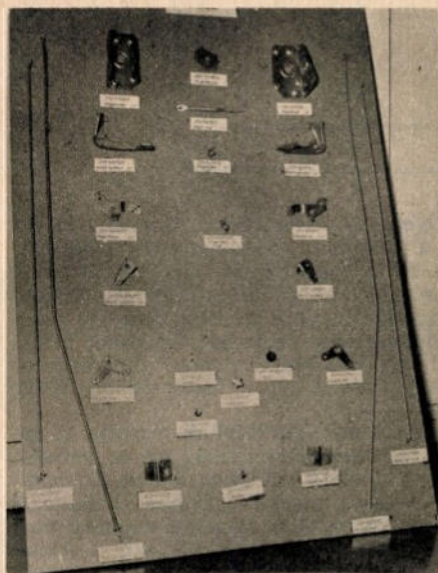
(L. Gy.)



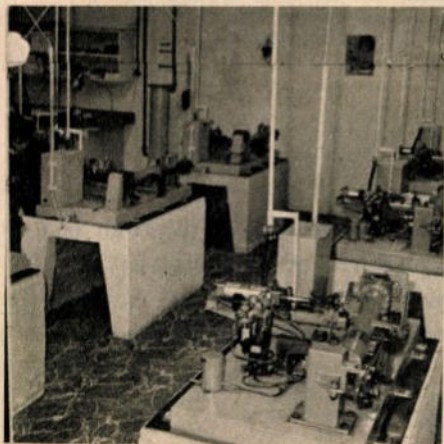


APRÓSÁGOK

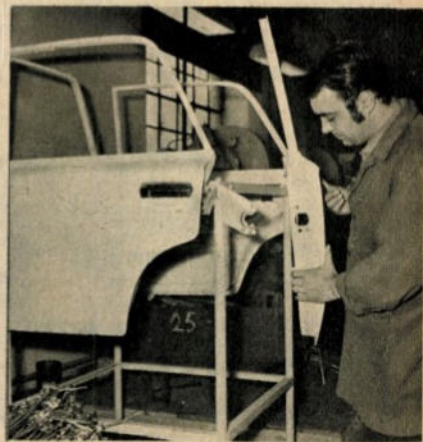
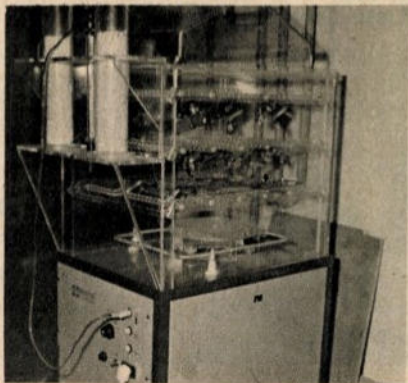
egy-egy zárszerkezet összetevő elemei, és maguk a különféle zárak is csak apró szerelvényei az autónak. Ha azonban így szétbontva látjuk, miből áll a motorházfedél, a hátsó, vagy főként az első ajtó kulcsos zárszerkezete, képet kapunk arról is, hogy milyen bonyolult gépezeteket mozgat a modern autóipar



A hatalmas présgépből, présöntőkből, automata szerszámokból, galvanizálókból kikerülő autószerelvényeket laboratóriumi próbáknak is alávetik az Elzettnél. Az ajtózárat 100 000, a motorfedélzárakat 20 000 fázisú mővelettel gyötrik a vizsgáloóban, de sor kerül itt korróziós megfigyelésre, szerelési kontrollra is.



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



PAL—MAGNETON GENERÁTOR A SKODÁKHOZ

A gépkocsik használatának módja, jellege az évek folyamán gyökeresen megváltozott. Amíg nem is olyan régen még a forgalom viszonylag kevés várakozással terhelt megállással aránylag gyorsan és simán bonyolódott le, addig a járművek számának rohamos növekedése folytán a városi közlekedés már egészen új jelleget öltött.

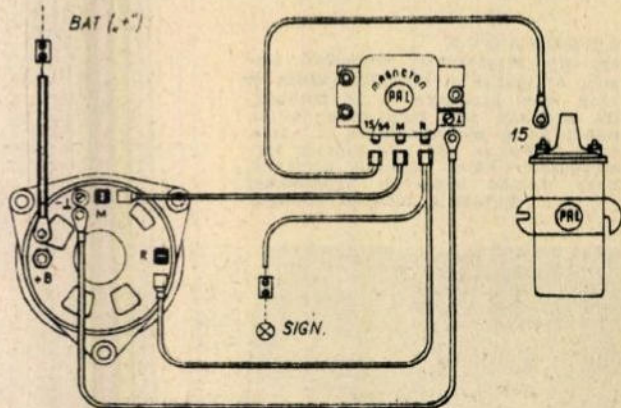
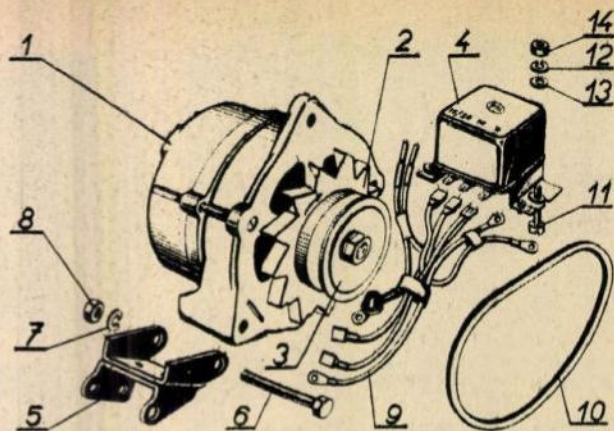
Jellemzőjévé vált a sok kényeszerű megállás, a motor gyakorta hosszantartó üresjárása, rövid távolságok befutása kis sebességgel és az indítómotor gyakori igénybevétele.

Mindezeket tekintve szembeötlő, hogy egészen megváltoztak és ugyancsak kedvezőtlené váltak a hagyományos dinamó munkakörülményei. Ugyanis ennek az áramforrásnak tudvalevően szerkezeti tulajdonsága, hogy kis fordulaton — azaz a motor üresjárása közben — nem adhat áramot, kielégítő töltőáramot pedig az akkumulátornak csak meghatározott menetsebesség fölött biztosít. Ettől eltérő üzem viszont az akkumulátor töltöttségének folyamatos csökkenéséhez vezet, amit az indító motor gyakori használata még elősegít. Újabbán ez a helyzet. Mindezek ellenére is az autók jó részét még dinamókkal szerelik fel, holott a hagyományos dinamó használata tagadhatatlanul válságba jutott.

A helyzet felismerése oda vezet, a világ autóvilamosági gyárait, hogy lépésről lépésre áttérjenek a váltakozó áramú generátor áramforrásként való használatára. Ez a berendezés ugyanis a forgalom idezett alakulása mellett is képes biztosítani az akkumulátor jó töltöttségét. Hírt kaptunk arról, hogy a PAL—MAGNETON cseh-szlovák autóvilamosági gyár, Kromerizben, rátért a 14 V/35 A váltakozó áramú generátor szériagyártására. A generátort a Skoda 110—R Coupé kocsikra szerelik, és folyamatosan ellátják vele a többi típusú Skoda személykocsikat is.

A szerkesztők figyelembe vették azoknak a Skoda-tulajdonosoknak az érdekét is, akik a hagyományos dinamó generátorra akarják cserélni. Ezek a Mototechna árusítóhelyeken olyan teljes készletet vásárolhatnak, amelyben generátor, szabályozó és a szereléshez minden szükséges kellék benne van. A szerelés maga olyan egyszerű, hogy minden ügyes kezű autós könnyen elvégezheti. Ez a 14 V/35 A generátora minden Skoda—100, 110—L, 1000—MB és minden újabb kivitelű 1100—MB kocsira szerelhető, amely keskeny, 9,5 mm vastag ékszíjjal rendelkezik. A régebbi Skoda—MB kocsik vastagabb ékszíjjal vannak ellátva. Ezeknél a generátor ékszíjtárcsáját kell megfelelőre kicserélni.

A generátort és kellékeit az **első képünk** mutatja. A szerelés lépései a következők. Az akkumulátor testvezetékét leveszik. A dinamót, az ékszíjat és a dinamó szabályozóját eltávolítják. A dinamó-karima helyére az (5) tartót szerelik a motorra. Felerősítéséhez a karima csavarjait használják. Az (1) generátor a beépített (2) ventilátorral és (3) ékszíjtárcsával a (6) jelű M 10×70 csavarral a tartóra szerelik, és a (7) rugózó alátéttel és a (8) jelű M 10 anyával rögzítik. Fontos, hogy a jó testelés érdekében minden felerősítés felülete fémtiszta le-



gyen. Ezután elhelyezik a generátorhoz tartozó (10) ékszíjat. Feszítésére a dinamótól visszamaradt hasított támasztó szolgál. A (4) szabályozót a (11) jelű M 5×20 csavarokkal, (14) jelű M 5 anyákkal és (12—13) alátétekkel az eredeti szabályozó helyére szerelik, előzőleg azonban a csavarok elhelyezésére szükséges lyukakat kifúrják. A szabályozót úgy kell szerelni, hogy függőlegesen álljon és a csatlakozások a (9) kábelcsomóhoz lefelé nézzenek.

A generátor bekötését a **második képünk** mutatja. A generátor (+B) jelű csatlakozására kerül az a vezeték, amely eredetileg is a dinamó szabályozójának (B) pontjához volt kötve. Szükség szerint csavaros csatlakozót alkalmaznak, amelyet zárlat ellen szigetelőszalaggal burkolnak. A generátor (M) és (R) csatlakozásait a szabályozó azonos jelű csatlakozásaival kötik össze. A szabályozó (R) pontjából induló második vezeték a töltésjelző-lámpa vezetékével (eredetileg D/61, — az ábrán SIGN feliratnál), csavaros csatlakozóval kötik össze. A csatlakozót szigetelőszalaggal kell beépíteni, nehogy zárlatot okozzon. Ezután összekötik a szabályozó (15/54) és a gyújtókeres (15) csatlakozását. Végül összekötik a generátor és a szabályozó test-jelű csatlakozásait. A szerelés befejezése és ellenőrzése után utolsó lépésként visszahelyezik az akkumulátorra a testvezetékét.

Tömösy M. Jenő



A korai sötétedés, a köd, kötelezően írja elő, hogy a járműveket jól lehessen látni, és jól lássanak a járművek vezetői is. Használjuk ésszerűen a kocsik fényforrásait!

AZ ÉLETÉ AZ ELŐNY

**AUTÓS ÚJSÁGÍRÓK
TALÁLKOZÁSA, VERSENYE
ÉS TANÁCSKOZÁSA
A KÖZLEKEDÉSRŐL**



Egy autóversenyző sisakja és egy csokor friss, szelíd virág? Hogyan kerültek így össze? Mit akar kifejezni ez a szokatlan csendélet?

Talán elég, ha a kérdés egyik részére válaszolunk: az *Újságíró Rallye* fotópályázatára adták be ezt a verseny közben készült felvételt is. Hogy mit akar kifejezni? Úgy gondoljuk, nem lényeges a magyarázkodó, precíz témaelemzés. Sok mindent jelképezhet ez a fotó. Sok mondanivalója lehet akkor is, ha csupán annak a néhány napnak gazdag eseményeire gondolunk, amelyek az idei *III. Tokaj Rallye* kezdete és záróünnepségei között történtek. Gondolhatunk például az „Újságírók a közlekedésért” néven megtartott szimpóziumra, amelynek jelszava volt: „Az életé az előny...”

No de kezdjük a kezdés napjával, október 8-ával, amikor is a budapesti Aero Szálló épületében már kora reggeltől működött az információs szolgálat, a versenyiroda, és gyülekeztek a tolmácsok is. A szervezők, a rendezők — a *Magyar Újságírók Országos Szövetsége Interpress Autóklubja* és a *Magyar Autóklub Sportbizottsága*, valamint a *Vue Touristique* aktívái — és díszruhába öltözött úttörőpajtások várták a sok országból érkező vendégeket, autóikat.

Program szerint telt meg a parkolóhely, de ezen az első állomáson nem sokat pihentek sem a versenyzők, sem a kocsik. Filmfelvevők perogtak, fényképezőgépek csatogtak, és már a déli órákban elindult a színes konvoj: több mint ötven autó és több mint száz versenyző-riporter tempózott ki a fővárosból az útjukat segítő rendőrségi járművek nyomában.

Irány a Hortobágy, ahol lovasbemutató, a száguldó ménes pompás vágója, a Pásztor múzeum kiállítása, majd pedig az első bogrács-vacsora várta a tolforgató autókat.

Azután búcsú a porzó pusztától, mert estére már a debreceniek számítottak a rallye résztvevőire, akik a következő nap reggelén, a gépek műszaki átvételét követően, a Nagyerdőben kijelölt ügyességi pályán szerezhették az első versenypontokat.



Ez a szombati nap még csendesen folytatódott. Délután az Ikarus két új típusú próbakocsiját mutatták be a mezőny tagjainak, akik ezekkel a reprezentatív járművekkel utazhattak Hajdúszoboszlóra, majd esti városnézésre. A vasárnap viszont már harsogva kezdődött, egy hajnali ügyességi versennyel, amelynek rajtja mind a sport-, mind a túrakatégoria tagjai számára egyben az útvonalra indítást is jelentette. Az egyik csoport közel 600, a másik közel 400 kilométeres távon versenyzett.

Igaz, a túrázók kaptak egy órányi pihenőt, de kaptak egy kemény feltételű, külön gyorsasági szakaszt is. És bár Tokaj Rallye néven ismerik ezt az autósrendezvényt, résztvevői az idén csak futó percekkel — talán mondanunk sem kell, hogy „Tokaji” nélküli percekkel — töltöttek a névadó helyen. Ennek a mezőnynek most Debrecen volt a bázisa és a házigazdája. Ott zászlózták a rajtjelet, és ott, a történelmi múltú Nagytemplom előtti téren feszült a célszalag is.

Azt pedig, hogy milyen ragyogó házigazdának bizonyult ez a nagyalföldi város, most sok ország autósai ugyan-csak tanúsították. Az osztrák újságírók például külön kérték, hogy lapunk útján is mondjunk köszönetet a rallye-kocsik parkolóját éjjel-nappal őrző helyi rendőröknek. Az NSZK sajtóját képviselő családi versenypár — de rajtkívül még nagyon sok páros — a helyi szakácsokat dicsérte. És valamennyien örömmel fogadtuk, hogy a megye, a város vezetői egyaránt saját ügyüknek tekintették az autós újságírók munkáját, versenyének, valamennyi rendezvényének zavartalan biztosítását.

Külön szerencse, hogy a naptár ellenére nyárias időben zajlott az őszi rallye. Az viszont már a tervszerű, megértő kollegialitás eredménye, hogy a házigazdák kitűnő lapjában, a *Hajdú-Bihari Naplóban* nemcsak a rallyeről, hanem annak előkészítő fázisairól és zárópontjáról, a nagyszabású Közlekedési Szimpóziumról is méltó módon adtak híreket, beszámolókat. És külön köszönet illeti ezt a szerkesztőséget, amelynek vezetői részt vettek a rallye sajtópályázatára beadott rajzok és fényképek, többnyelvű szövegek zsűrizésében, illetve a filmek kidolgozási munkáit is magukra vállalták. Ugyanakkor a szerkesztőség egyes munkatársai a versenyen is részt vettek, bár ezt igen szerényen adták hírül a lap egyik számában. Szó szerint így:

„Az október 10-én, vasárnap megrendezésre kerülő III. Interpress Tokaj Rallye mezőnye kialakult. Az öt géposztályban sorra kerülő sport- és túraversenyen népes nemzetközi kocsi-park áll rajthoz... A magyar versenyzők között találjuk a Kicsoda-Micsoda? televízióműsorból ismert Bódis Sylviát (TIT), Szilágyi Jánost (Magyar Rádió és Televízió), Pápai Lászlót (Reklám), Zima Jánost (Magyar Rendőr) és még sok más újságírót. A külföldiek közül az autósportban jónévű pozsonyi, varsói, bécsi és NSZK-beli versenyzőket. Debreceniek is rajthoz



Rajt-pillanat az ügyességi pályán, majd egy verseny közbeni pihenő a túrakatégoriában indult 20 autó, 40 autós részére, és egy menet közben elkaptott mozzanatot a sportkatégoria 2-es osztályában futó debreceni párosról



Eppen akkor, amikor a közlekedés biztonságáról, a közlekedési morálról hangoztak el Debrecenben nagyjelentőségű előadások, hozzászólások, nem messze ettől a tanácskozástól így ütközött össze két autó az országúton. A Wartburgot egy lakodalmos éjszaka után vezette haza Enczi János... Négyen súlyosan, hárman könnyebben sérültek...

Csak itt tudunk most helyet adni a Magyar Autóklub Debreceni Szervezete felhívásának is, hiszen a helyszínen hallottuk, hogy november 14-én, vasárnap rendezik 218 km-es távon a III. Hortobágy Rallye-t. A sport- és túrakatégoriákba november 12-ig lehet nevezni a MAK debreceni irodájában (Kossuth u. 3.). Ezen az évadzáró versenyen sok autóst szeretne köszönteni a rendezőségek

Ennek a három oldalnak illusztrációit sok-sok autós, autós-fotós képeiből állítottuk össze. Valamennyien — Kölcseyi, Kollányi, Molnár, Jedlicska, Falus, Szalay, Böics, Kalmár, Iklódy, Szabenyi, Pór — a III. Tokaj Rallye résztvevői voltak. Az AM szerkesztősége nevében is köszönjük fáradozásukat





A Hortobágyon töltött órák, majd a Mezei Művelődési Központ segítségével rendezett műsor a debreceni Bartók-teremben egyaránt jól szolgálták, hogy az autós újságírók megismerjék Hajdú-Bihar megye népművészetét, dalait, táncait. A fénykép viszont azt bizonyítja, hogy a helybellek figyelmét pedig az autóverseny köti le



Amíg a verseny egyik fázisában azt kellett bizonyítani, hogy tudnak autókkal ügyeskedni az újságírók, egy másik szakaszban az volt a feladat, hogy mint autósok, jó riporteri munkát végezzenek, az eseményeket jól illusztráló fotókat készítsenek



A felső képen az értékes, szép díjak, amelyek először kiállításra, majd a legjobbakhoz kerültek. Persze a baj nélkül célba érés még győzelem nélkül is nagy öröm, de itt a további két felvételen éppen a győztesek érkeztek a célhoz

állnak, a Debreceni Volántól Kónya Sándornak és dr. Dobi Dénesnek a Hajdú-Bihari Napló egy-egy újságírója lesz a versenyzőtársa, amikor Fiat-gépkocsikkal vesznek részt a nemzetközi autóversenyen."

Ebben az idézett előzetes híradásban is szerepel egy-két ismert név, de tény, hogy sok újságíró, riportert küzdött meg itt az útvonalon, ahol a sportosztályban persze a versenypályák „nagymenői” arattak. A Ferjancz—Dobozi páros vitte el végül a Magyar Újságíró Szövetség díját, de a verseny abszolút győztese a svéd Hansson volt a gyors BMW-kocsival és a rutinos mitfárerrel, Pápai Lászlóval. Ők nyerték a Magyar Autóklub serlegét, de itt a két külön értékelt verseny öt-öt géposztályában igen sok díjat és különdíjat is vehettek át a célba érők, valamint a sajtópályázatok elsői.

A sportkategória további géposztályában a Balatoni—Soproni, a dr. Dobi—Iklódy, Molnár—Szatmári párosok, a túrakategória öt osztályában pedig Máres—Rajeczki, Oláh—Schmidt, Dékány—Szabóki, Olach—Drobny, Kölcseyi—Asztalos kettősök kerültek az élre.

A csapatversenyt a Volán együttese, illetve a túrakategóriában az egyik szlovák csapat (Bachan—Rosival, Olach—Drobny, Molnár—Jedlička) nyerte.

De ennek a rallye-nak valamennyi résztvevője — bár mindenki törekedett itt is a legjobb versenyeredményt kivívni — a közlekedési biztonságot mindennél előbbre helyezte.

A forgalmi rendekről, a közlekedési szabályokról és szokásokról, a jelzőtáblák kialakításáról, illetve kialakulásáról folytattak most is szervezett vitákat, de azt vita nélkül fogadják el valamennyien, hogy „Az élet az előny.” Ez a jelszó több nyelven is nagy betűkkel volt olvasható a debreceni szimpózium termének főfalán, és ezt itt mindenki megjegyezte. És mi ugyan még szeretnénk visszatérni ennek a tanácskozásnak jó néhány előadására, gondolataira, de ezt a négy szót, ezt az itt először hallott jelszót, hogy „Az élet az előny”, érdemes mindazoknak megjegyezni, akik nemcsak mint a közlekedés szakemberei, krónikásai vesznek részt a forgalomban — a magyar utakon vagy a világ bármelyik országának forgatagában.

Liener György



OLASZORSZÁGI MOTOROS TÚRA (4)

Sikerült a nagy etap! Valamennyi motor és autó estére Sorrentóba érkezett. Nem könnyű, de nagyon érdekes út volt. Különösen Basilicata tartomány izesztő, rideg, de változatos hegyei, völgyei maradtak emlékezetünkben. Nem akartunk hinni a szemünknek, amikor egymás után láttuk, hogy még a nagyobb városok is mind-mind a hegyek tetejére épültek fel.

Gépjárműveink vezetői szinte álmukban is a kormányt fogták, úgy belejötték a nap folyamán a sok szerpentinen és kanyargós úton. De megérté: a híres sorrentói félszigeten voltunk, s a tenger és környéke újabb, csodálatos panorámával kápráztattott el. Pihenőnapunkon ki Capri szigetét kereste fel, ki pedig a Vezuvtól és Pompeit. Bármennyit olvassunk e híres helyekről, nézhetünk róla képeket: a valóság azért mási!...

Azután indultunk Róma felé. Sajnos, időhiány miatt Nápolyon is csak átutaztunk, s tovább az „Autostrada del Sole” Nápoly-Róma 200 kilométeres szakaszán haladtunk. Talán egész túránk legmelegebb napja volt ekkor. Jellemző, hogy amikor az autó ablakán kihajoltunk szellőzni, csak forró levegő csapott arcunkba, s a gépkocsi karosszériája belülről tapinthatóan forró volt.

Az egyébként nagyobb emelkedő nélküli autópálya mentén megszokott kép volt a felmelegedés miatt leállt sok kocsi, melyeknek utasai a járművek árnyékában igyekeztek elbújni a nap elől. (Jellemző, hogy a széles autópályán árnyékot csak a fellepte átvívó útkereszteződési hidak adtak. Mondanunk sem kell, hogy minden árnyék foglalt volt.)

A 200 kilométer során volt egy pihenő oázis: vendéglő-büfé-áruház kombinát, klímaberendezéssel hűtött levegővel.

Elértük Rómát. Colosseum, Forum, Vatikán, Angyalvár, Tiberis... Majd nemsokára Firenze. Uffizi képtár, Medici palota, Ponte Vecchio, Arno... A világ legnagyobb művészeinek alkotásait látjuk, ott, ahol az ókor és a középkor híres történelmi eseményei lejátzódtak.

De mint a történelemben, itt sincs megállás: Bologna, Modena, Verona, Garda-tó — s az olasz Alpok lábánál vagyunk. A kánikuiát hűvös szellők váltják fel, majd Bolzano, Bressanone és a Brenner-hágó, miközben a távolban — az előző hetek után szinte hihetetlen — havas csúcsok, illetve völgyek sorakoznak.

Búcsúzunk Olaszországtól, amely sok arcát mutatta meg nekünk. Nem felejtjük el Velence lagunáit, az Adria remek tengerpartjait, a leander-virágos autótutakat, a végláthatatlan szőlőtelepítéseket, a forróságban zöldellő olajfákat, a hatalmas kak-tuszokat és pálmákat. Még kevésbé a csodálatos templomokat és palotákat, a szobrokat és szökőkutakat.

Felkaptatva a Brenner-hágóra, mérleget is készíthettünk. Sok ezer kilométer mögöttünk s járműveink épségben. Dicséret a gépeknek és vezetőiknek. Erdemes volt gondosan felkészülni. Viszonylag kevés műszaki hiba fordult elő. Még az utánfutókkal sem volt annyi probléma, mint előző években. (Ezt az olasz utak javára kell írunk. S ide tartozik az is, hogy még tovább fejlesztik az úthálózatot. Sok helyen találkoztunk nagyszabású új autópálya-építésekkel, nekünk még szokatlan megoldásokkal, széles völgyeket 60–100 méter magas pillérekkel áthidalva, hegyeket keresztül-kasul fúrva.) Egyetlen gépkocsinkkal volt sorozatos hiba: amelyikkel (s erről beszámolónk első részében írtunk) nem jelentkeztek elozetes műszaki vizsgálatra. Így a tények bizonyították, hogy nem hiábavaló a tervszerű ellenőrzés és előkészítés.

Az Alpokon történt átkelés után még négy napunk volt. Ezalatt villanásnyi képeket láttunk Innsbruckról, Münchenről, Salzburgról és Bécsről. S végül, amikor az Erzsébet-hídra kanyarodtunk fel, s körülnézve, Budát és Pestet láttuk, elfojtott sóhajtás tört ki belőlünk: azért nem csúnya ez a Budapest sem...

THURÓCZI LAJOS

TISZTÚJÍTÁS A HUNGÁRIÁBAN

A Hungária Túramotoros Klub október 18-án vezetőségválasztó küldöttközgyűlést tartott, amelyen a leköszönő vezetőség értékelte az elmúlt időszak klubmunkáját.

A HTK tagjainak létszáma rövid idő alatt ötszörösére nőtt, egy-egy klubesten 100–200 motoros is részt vesz, s így bizony hamarosan kinőtne az alkalmi klubhelyiséget. Ennek ellenére felfelé ivelt a munka színvonala. A klubtagok minden országos és nemzetközi rendezvényen ott voltak, kitűnő eredményeket értek el a vezetéstechnikai versenyeken. Az utóbbi három évben az MTSZ Országos Motoros Bizottsága a HTK-t bízta meg a verőceli és a balatoni találkozók rendezésével. A hazai túrákon kívül külföldre is kirándultak: sok klubtag vett részt az Angliában, Franciaországban és Olaszországban sorra került FICC Rallye-kon. A Hollandiában rendezett ifjúsági találkozón a HTK tagjai jelentek meg első ízben hazánkból, s így elsőként képviselték ott szocialista országot. A XI. Európa Rallye-n ugyancsak a klubtagok képviselték először a magyar színeket.

NAPIRENDEN: A BALESETELHÁRÍTÁS

Jelentkezési lapokat továbbított a posta a napokban a budapesti Motoros Klubokhoz: a Fővárosi Közüti Balesetelhárítási Tanács hívja fel kiadványában a motorosok figyelmét most induló előadássorozatára. A közlekedési szabályismeretek alkalmazásáról, változásairól, jogi értelmezéséről, a vezetéstechnika újabb módszereiről; a jármű műszaki állapotának biztonságos feltételeiről, s más közérdeklő közlekedési témákról szóló 16 részes előadás immár hagyományosan rendezi meg az FKBT, a Hazafias Népfőnt és a TIT Budapesti Szervezete. A részvétel minden motoros érdeke!

KLUBNAPTÁR

HUNGÁRIA TÚRAMOTOROS KLUB (Bp. V., Rosenberg hp. u. 1.). Az előadások 18 órakor kezdődnek.

November 10-én: A téli motorozás egészségügyi kérdései (Előadó: dr. Nyíri László)

November 17-én: A Kresz-módosítások ismertetése. (Előadó: Gaug Károly rendőr százados)

November 24-én: A „Kamerával külföldi tájakon” c. sorozat 5. előadása: olaszországi túrabeszámoló diavetítéssel.

Kis motorral

NAGY KALAND

7

Olympia „szent ligetét” járva eltűnődünk, hogy hány bajnokot köszönthettek itt, egyszerű olajjaggal, a régi olimpiák évszázadai alatt, — mert mintegy 1000 éven át rendezték meg négyévenként a nemes küzdelmeket, melyek idejére elcsitult a fegyverek zaja.

A mi korunkban a fegyverek zajától hallgattak el az olimpiai játékok megnyitását jelentő harsonák... Így változik a világ!

Olympia után már felgyorsult a tempónk — amennyire a hegyek, és az újabb, még meredekebb hegyek engedték.

Még egy kitérőt csináltunk, Dodone felé, ahol több mint kétezer évvel ezelőtt a hírhedt kétértelemű jóslatok születtek — konkurrenciát okozva Delphineknak.

Korfu szigete már csak egy megálló volt a hazafelé vezető útunkon. Éjszakai hajóút az olasz Brindisiig, s hajnalban tovább, a kék Adria sík partvidékén, egy időre feledve a hegyeket.

Újabb kitérő, az utunktól nem messze húzódo Alberobello vidékére, a furcsa építésű házak és a castellanai páratlan szépségű barlang kedvéért.

A hazai túrák sikerét biztosítja, hogy 11 vizsgázott túravezető tevékenykedik a klubban. Munkájuk eredményeként egyre több a minősített túrázók száma, s egyre többen teljesítik a Hungária Túrát, s minden kirándulás népszerűségnek örvend. A klubestek programjainak összeállításánál a tagság igényeit veszik figyelembe. Havonta egy alkalommal hazai és külföldi tájismertető tartanak filmvetítéssel, s szerepel a programban túra- és élménybeszámoló, műszaki továbbképzés, márká szaktanácsadás, Kresz-előadás, balesetelhárítás, egészségügyi, tűzrendészeti oktatás is. A klub jelentős eredményként könyvelhet el a motorvezetői tanfolyamok sikeres elindítását is. A beszámoló, majd a módosított alapszabályzat elfogadása után a küldöttek megválasztották új vezetőségüket, amelynek tagjai lényegében a lemondott vezetőségből kerültek ki. A HTK vezetősége: Kántor Sámuel, Pompor István, Frombold Gyula, Réh Dezső, dr. Nyíri László, Gaál Ferenc és Horváth János. A küldöttek támogatásukról biztosították a klubvezetőséget, amelynek a motoros társadalom érdekében végzett munkájához mi is sok sikert kívánunk.

F. GY.

A KINIZSI TERMÉSZETBARÁT EGYESÜLET Autós-motoros Szakosztálya november 13-án 16.30 órai kezdettel diavetítéssel kísért túramotoros élménybeszámoló rendezést, amelyen Bús Antal tart előadást török- és görögországi úttjáról. Színhely: Edosz-székház, VI., Gorkij fasor 44. A belépés díjtalan.

A JÁSZBERÉNYI „LEHEL” TÚRAMOTOROS CSOPORT november 17-én klubesten látja vendégül Máté Sándor rendőr őrnagy és Mohácsi Jenő motorversenyző bajnokainkat, akik élménybeszámoló tartanak és idősebb kérdésekről adnak tájékoztatást. Színhely: Jászberény, Déryné u. 6. Mindenkit szívesen látnak.

A maroknyi területen fekvő San Marino köztársaság sem maradhatott ki látónivalóink gyűjteményéből, anél is inkább, mert útvonalunkba esett.

Ravenna mozaikjainak és építészeti remekeinek a megcsodálására már csak fél délután jutott.

Velencét ismerősként köszöntöttük, és rövid idő múlva már Trieszt előtt álltunk. Igen, álltunk, mert egyszerűen csak recsegés-ropogás zaja a motor felől — a hátsó kerék leblokkol. Reflexszerűen oldom ki a kuplungot, és fékezek. Imbolyogva csúszunk — bukás nélkül — harmincöt métert, míg megálltunk.

Hát ez mi volt? — fog el a kétség. Csak nem az első sebesség fogaskezei mentek szét? A sebességet alapállásba teszem, és berugókarral próbálom mozdtítani a motort. Működik — ez rendben van. Biztosan láncszakadás és felcsavarodás! Nem, azzal sincs baj.

Akkor már sejtem a baj okát! Még a törökországi gumidefekt szerelésénél megdöbbenve vettem észre, hogy a hátsó kerék meghajtását, illetve a lánckerékhez való csatlakozást biztosító három acél-csapszeg közül az egyik valamikor az út folyamán kitorzott. Akkor nem volt más választásunk: összeszereltük a kereket, és a maradék két csapszeggel folytatjuk az utat — „majd meglátjuk mi lesz” jelszóval. Nem történt semmi.

A görögországi gumiszerelésnél úgy találtam, hogy a két csapszeg jól áll a helyén, és ha eddig kitarzott, most már hazáig kitar. Nem éppen a leg-helyesebb okoskodás volt! Nem tartott ki, és most csinált bajt.

Szétszerelem a hátsó kereket, és a sejtésem igazolódott. A maradék két csapszeg közül az egyik kitorzott és becsúszott a fékdobba — megszorult és ez blokkolta le a motorunkat.

Mitévők legyünk?

Trieszt, ahol reményünk lehet a megjavításra, még harminc kilométerre van. Bizva az egy megmaradt csapszeg erejében, összeszereltem a kereket, és lassan, óvatosan indulunk tovább.

Rossz az első sebesség, és alig van, ami meghajtsa a kereket, és mégis szerencsésen bejutottunk Triesztbe.

Most egy szerelőt, aki rendbe hozza a hibát!

A Volvo cég jól felszerelt szervizüzeme utunkba esett ugyan — de nem vállalták a Danuvia javítását.

Egy kis szerelőműhely ifjú dolgozói sem lelkesedtek azért, hogy megjavítsák, de egyikük intett, hogy menjek vele. A szomszédos utcába egy műszerész-műhelyhez vezetett, és „továbbadott” egy ottani ifjúnak, akinek elmagyaráztam, hogy két csapszegre lenne szükségem — a szerelést majd magam végzem el. Nehezen szánta rá magát a különmunkára, és csak gyengéd fejbölnitással jelezte hajlandóságát.

Pillanatok alatt szereltem szét a hátsó kerékagyat — és mielőtt megbánta volna az előbbi jóváhagyó bologatást, már a kezébe is adtam a hibás alkatrészt.

Nem csodálkoztam, csak megdöbbenve láttam, hogy a harmadik — és egyben az utolsó — csapszeg is „féláróbóra” ereszkedve gyászolta korábban elvesztett társait, és még a helyéről is kibicsaklott, kitorve egy kis darabot az öntvényből.

— Pardon, nem kettő, hanem három csapszegre van szükségem — helyesbítettem a rendelést.

Közben megjött az ifjú atya, a főnök és megszűnt a fiát a hirtelen elvállalt munkáért. De látva a szorult helyzetünket és a hirtelenében szét-szedett motorkerékpárt, belenyugodott a helyzetbe, sőt: személyes irányításával kezdték a javítást. És alig másfél óra múlva már szerelhettem is össze a szanaszét heverő alkatrészeket — és aránylag méltányos árat számított.

És most haza, haza, mielőbb — lehetőleg további baj nélkül, mert ter-
vünk: lehetőség szerint pontosan érkezni a rádió „Csúcsforgalom” adásának az idejére. De addig alig több mint huszonnégy óra áll rendelkezésre a mintegy 700 kilométernyi út megtételéhez.

A Karszt-hegység még egyszer próbára tette a motorunk képességeit — és az állta is a próbát.

Az időjárás viszont a mi állóképességünkre volt kíváncsi, mikor sűrűn porozó esővel vert hosszú kilométereken át a magyar határig. De nem bántuk, mert 31 nap után nem sátorban, gumimatracon, hanem egy kedves barátunknál tető alatt, ruganyos ágyban nyújtóztathattuk meg fáradt tagjainkat.

A programunk szerinti utolsó, 32. napon, napsütéses időben röttük a kilométereket Budapest felé.

Elérjük a Balaton partját. Dél van — megebédelünk. A „Csúcsforgalom” adásáig még négy és fél óránk van. Két óra elmúlt, amikor Siófokon keresztülhaladtunk. Három óraker az autós-csárdánál megiszunk egy frissítő feketét — még van másfél óránk az adás kezdetéig. Fogynak a kilométerek az új balatoni autóúton — feltűnik a Velencei-tó és a pákozdi emlékmű — és ha minden jól megy, fél öt óraker pontosan érkezünk a „Csúcsforgalom” adására!

Még 25 km — de most miért nem húz a motor? Miért kapkod? Üzemanyag van, nemrég tankoltunk. Rö-



„Nem majomnak való az a hőség, a vezetőfülkében” — volt a véleménye az olasz Orfero cirkusz majmának, „aki” inkább az autó ablakán kívül utazik

vid időre megjavul ugyan a motor járása, de a 19-es km-táblánál végleg leáll, és az idő négy óra harminc perc — most kezdődik az adás!

Izgalmas hibakeresés!

A hiba a gyújtásban van, ez kétségtelen! A megszakítóhézag jó — a szikra gyenge. Másik gyertyát elő — ez sem jobb. Biztosan beégett a megszakító. Szétszerelem a gyújtást. Nem is olyan veszélyes ez a beégett — de lecserelem a megszakítót.

Öt óra — már el is késtünk!

Összeszerelem a gyújtást — szikra van, de gyenge. Próbálom beindítani a motort — beindul, de a túrát nem veszi fel. A tűző napsütésben alig észrevehetően szikrázás látszik a megszakítóhézagnál. Kondenzátorhiba! Újra szétszerelem a gyújtást; kondenzátort cserélek. Próbálok — minden rendben van — csak éppen fél hat az idő!

A szerszámokat bedobálom a táskába, és — nem feladva a küzdelmet, indulunk a reménytelen finisre.

Háromnegyed hat. A budaörsi benzinkútnál tisztességes 70-es tempóval húzunk el.

A Keleti pályaudvar órájának nagy- és kismutatoja kiegyenesedve, függőlegesen, felkiáltójelként áll, jelezve a hat órát, és egyben az adás végét, amikor alatta elhaladunk

Igy és ennyire késtünk el a 32 nappal előbb megbeszélrt randevúról — mialatt 14 km híján 8000 kilométert motoroztunk, keresztülutazva és bejárva három nagy félszigetet, négy tengerpartot és hat országot.

Ezzel ért véget az idej, „nagy kalandunk” a mi kis motorkunkkal.

Ej, ha az a jó Tündér megint intene a gyémántos pálcájával és mondaná: „Am legyen...” — nem jön-nénk zavarba, hogy mit kívánjunk. És a túraterv sem okozna gondot.

Bús Antal

Vasárnapi autóáradat a lagunán vezető, tengerre épített úton Velence felé





VERSENYFUTÁS A MOTORKERÉKPÁR-VEVŐÉRT

Nemcsak az érdeklődés növekszik szerte a világon a motorkerékpárok iránt, hanem a gyártás üteme is. Európában elsősorban a sebességükben korlátozott mofák, mopedek a keresettek — a tengeren túl még éppen a nagy és a közepméretű motorkerékpárokat kedvelik.

(Nálunk már régebben visszaesés mutatkozik a motorkerékpár-kereskedelemben, és ez kihatott az iparra is — meg kellett szüntetni a Danuvia motorkerékpárok gyártását, illetve nem bizonyult kifizetődőnek a modell korszerűsítése. A vásárlók érdeklődése az autót vásárlás felé fordult. A kétkerekűek piacán főleg a mopedek iránt tapasztalható vásárlási kedv, amelyet azonban sajnos a hazai kereskedelem nem képes megfelelően kielégíteni.) Nem lesz érdektelen közelebről megvizsgálni a motorosított kétkerekű ipari és kereskedelmi helyzetét például az NSZK-ban, ahol igencsak fejlett az autóiipar.

„Az 1970-es üzletév ismét jó eredménnyel zárult és túlhaladta az elővigyázatos várakozást a német kétkerekűiparban.” Ezzel a jelentős mondattal kezdődik az NSZK-beli Kerékpár- és Motorkerékpári Szövetség 1970. évi jelentése, amelyben ez olvasható tovább:

„A kereskedelmi piac eleven élete örvendetesen tovább tart. Különösen a sebességkorlátozott járműveknél (mofa 25) tapasztalható ez a jelenség, ennél a szektornál főleg az olcsóbb típust előállító külföldi gyárak szélesítették ki a piacukat. Figyelemre méltóan növekszik az érdeklődés a német nehéz motorkerékpárok iránt bel- és külföldön egyaránt.

Az 1969-es évben az NSZK-ban 157 985 darab mofa, moped és mokick készült, ugyanezekből a járművekből az

1970. évben majdnem 10 százalékkal többet, pontosan 171 792 darabot gyártottak. Ezen belül a mofa ugrott meg leginkább, 62 000-ról 69 000-re. Még jobban növekedett a kisjárművek behozatala, az 1969-es évi 87 000 darabbal szemben 119 000 egységet importáltak (ebből a mennyiségből 47 000 darabban a francia ipar képviselteti magát). A kivitel is emelkedett, bár nem ilyen jelentősen. Az NSZK belföldi piacán 224 000 egység talált gazdára ezekből a korlátozott sebességű motoros járművekből (és ez 29⁰/₀-kal több, mint az előző évben). Az NSZK ipara 45,5⁰/₀-kal volt ebben a mennyiségben érdekelt. E kis járművek összlétszáma az NSZK-ban 1970. július 1-én 1 052 543 darab volt.”

Külön kategóriába sorolja az évi jelentés a sebességkorlátozás nélküli kismotorkerékpárokat és robogókat. Ezekből 70 123 egységet gyártottak, ezenkívül 18 524 darabot hoztak be külföldről (előző évben 15 491-et). A márka felértékelése ellenére a kivitel 31 190-ről 37 995 darabra emelkedett. A belföldi fogyasztás 42 109 egység volt, ami 1/3-dal több, mint 1969-ben. Becslés szerint mintegy 505 000 kismotort, motorkerékpárt és robogót tartanak nyilván. Megfigyelhető az érdeklődés eltolódása a robogóról a motorkerékpárra, ezen belül a nagyobb hengerűrtartalmúak felé. Még egy észrevétel: 1970-ben kereken 200 000 új jogosítványt adtak ki motorkerékpárra.

A jelentés röviden foglalkozik a motorkerékpárok műszaki fejlődésével is. Ebben megállapítják, hogy az emelkedő motorteljesítmény növeli a keresletet a sportos járművek iránt, ugyanakkor figyelemreméltó haladás tapasztalható az üzemi megbízhatóság és a motorzaj tompítása tekintetében.

ÚJ MOFA, AMELY VAN, DE NINCIS

Az AM január 6-1 számában mutattuk be a Simson Mofa-1 nevű modellt, majd a nyáron arról adtunk hírt, hogy az ügyes kis jármű gyártása túljutott a 25 ezredik példányon. A mofa részletes ismertetése-

kor azt írtuk, hogy a következő típusnak, a Mofa-2-nek már rugózott lesz a mellső ke-reke.

Nos, csupán annyit tévedtünk, hogy a módosított modellnek nem 2, hanem 3 a típusjelzése, de — rugót kapott előre.

A Simson járműcsalád legifjabb tagjának, a Mofa SL-1-S-nek kétszínű (kék-márványfehér) ruhát adtak; rövid lengőkarra támaszkodik a mellsőkeréke, amely főleg a vázhoz rögzített csomagtartó kapcsolódik.

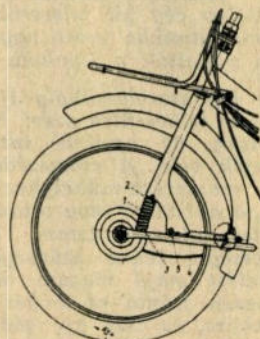
Az új villa minden változtatás nélkül beszerelhető a régi helyére. A csillapítás nélküli te-

A továbbfejlesztett Simson Mofa-1-S, mellső rugózással és második csomagtartóval

kercsrugók 50 mm-es rugóutat tesznek lehetővé. A rugózás nem kíván semmiféle ápolást, mert annak csapjait gumiperselybe ágyazták. A rugóutat gumitűző határolja. A hátsó csomagtartó mellett, amely kisebb súlyú csomag szállítására alkalmas, az új mellső csomagtartó nehezebb — 10 kiló — terhet is elbir, azonkívül azért is előnyös, mert a vezető látókörébe esik. (Terheléskor 1,5 atű-re kell a tömlő légnyomását emelni.) Az új modell önsúlya 38,5 kilóval

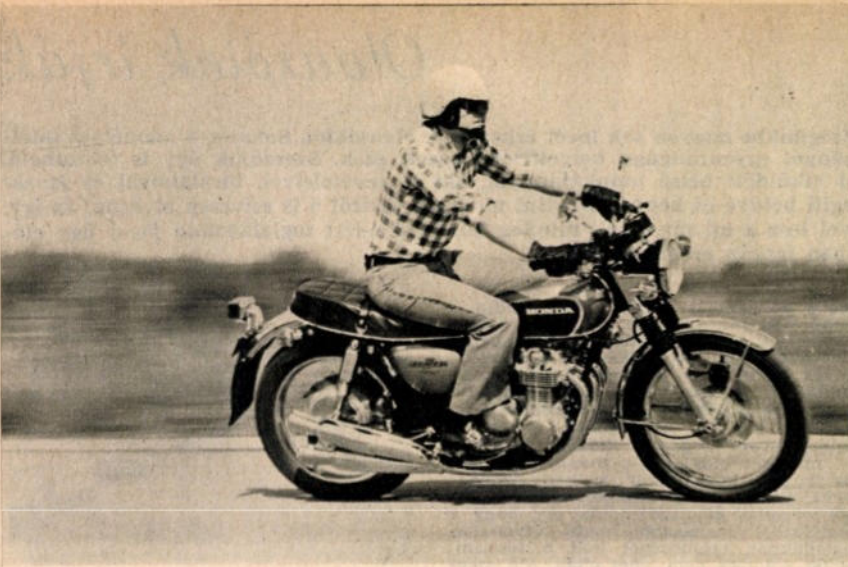
40,5 kilóra nőtt és az eddigi 125 kilós össz súlyt 137 kilóra emelték. Még csak annyit, hogy ebből az új Mofából sem exportálnak a Simsonék. Ne is tessék az üzletekben keresni!

Rövidkaros lengőrugózás. 1. Rugó. — 2. Felső rugórög-zítés — 3. Alsó rugórög-zítés — 4. Lengőkar (a sármentő mögött körbe fut) — 5. Gumiba ágyazott lengőcsap.



Az újszülött neve:

HONDA CB 500



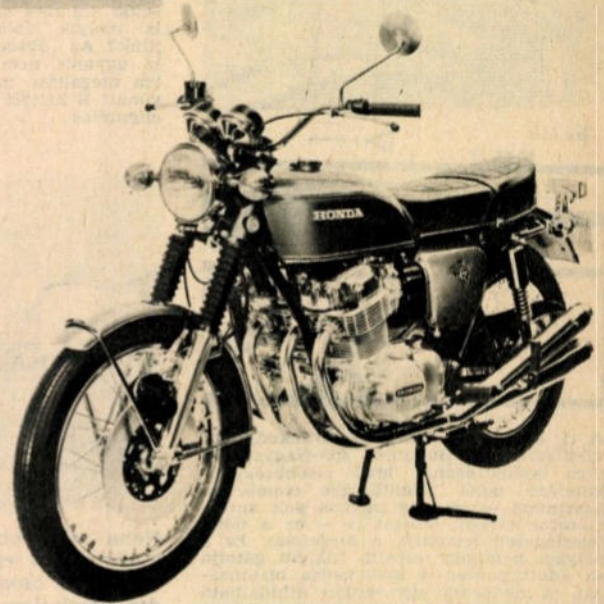
Nem a kéthengeres, 450 kcm-esből, hanem a legvastagabb Hondából, a 750-esből „fogyasztották le” a CB-család legújabb tagját, a négyhengeres, 500 kcm-es modellt. Ez persze nem azt jelenté, mintha csupán a furat-löket méreteit csökkentették volna: valóban új konstrukcióról van szó, és mindazt, amit rugalmasságban egy négyhengeres motortól lehet követelni, adja is a legújabb Honda.

Mint valamennyi Honda-gyártmánynak, ennek is a hengerfejen fekszik a láncnal meghajtott dupla vezérműtengelye. Valamennyi hengernek egy-egy 22 mm torokméretű Keihin porlasztója van. A soros motor 9000 percnkénti fordulaton 48 DIN lóerőt ad le, ami igazán jelentős teljesítmény (ennél csak az azonos hengerűrtartalmú Kawasaki ad többet, pontosan 60 lóerőt). A hasonló méretű egy- vagy többhengeres 500-asok kevesebb energiát termelnek, mint ez az új Honda. Nem véletlen, hogy az első lánc — a főtengelytől a kuplungig — háromsoros, és a hosszú vezérműlánc duplasoros.

A következő legnagyobb sebességek érhetők el egyes fokozatokban, amikor a főtengely eléri a 9000-es fordulatszámot: I=70 km, II=95, III=117, IV=132 és V=171 km/óra. Gyorsulási készsége is kiváló: álló helyzetből 6 mp alatt éri el a 100 km-es sebességet.

Már esett szó a motor rugalmasságáról, íme a bizonyíték: rángatás nélkül sétál a IV. fokozatban 65 km-es iramban, amikor is a főtengelye 3800 fordulaton pörög, azaz 28 lóerőt ad le. De ezt a produkciót csak akkor tudja nyújtani, ha a négy porlasztója tökéletesen van összehangolva, amihez különleges műszer szükséges.

Es mennyi a fogyasztása? — halljuk az Olvasó kérdését. Gyári adatok szerint az átlagos fogyasztása 6 liter benzin — ami valóban nem is lenne sok. Csakhogy ez az átlag a kiméletes vezetésre vonatkozik, és hol van az a hús-vér motoros, aki egy ilyen rakétán illedelmesen tud viselkedni, és „nem tépi a bajuszt”? Végül is ez a kérdés érdektelen, mert aki ilyen Hondát vásárol, annál amúgy sem számít a benzinszámla (még akkor sem, ha az Extrának 5 forint a literenkénti ára).



Tekintélyt parancsol a soros, négyhengeres motor (és ha már elhúzott a nagy, erős és gyors négykerekek mellett, a négy félelmetes ágyúcső figyelmezteti a volán mögött ülőt, hogy ez a motor az 6 48 lóerejével és 170 km-es végsebességével meg is tudja tartani a tekintélyét). Ehhez a megfelelően méretezett tárcsafék adja a biztonságot. Ennek az autór-kategóriába tartozó motorkerékpárnak a hátsó lánc nincsen tokozva

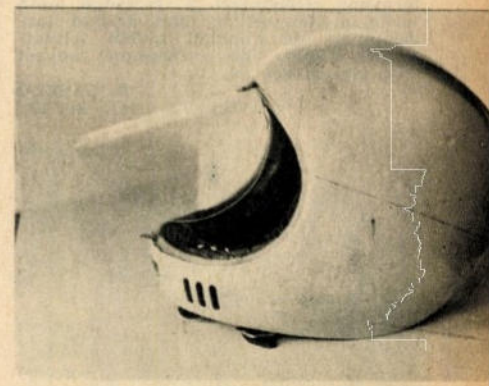
JET-SISAK MAGYAR MÓDRA

Az AM 18. számában megjelent egy fotó egy befejezetlen bukósisakról, amelyet az Iparművészeti Főiskola egyik hallgatója vizsgamunkaként készített. A fénykép alapján több szövetkezet is jelentkezett, hogy szívesen gyártanák.

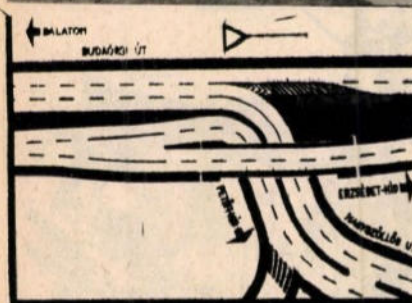
A sisak időközben elkészült. Előzőleg próbaképpen ledobták több emelet magasságából, és bár nem a célba vett füves területre esett, hanem a kövezetre, ennek ellenére a sisaknak semmi baja nem történt. Ezután került sor a munka végleges befejezésére. Az esztétikai eredményről az olvasók is meggyőződhetnek a fényképek alapján.

A remek vonalú sárga sisak szellőzéséről az alsó, függőleges nyílások gondoskodnak. A felirat feletti, alig látható nyelvecske oldja a „szélvédőt”

Ez a szélvédő önmagától, illetve a felső rugós rögzítéstől felnyílik, mondjuk a szemüveg megigazítása miatt, vagy hogy egy korty vizet igyon a sisak viselője



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



A 11. számban az „Itt így közlekedjünk” cikkükben a Budaörsi út–Nagyszőlős utca találkozásánál levő elsőbbségadás kötelező tábla jelentőségét elemezték. Szerintem — és még nagyon sok autós-motoros társam szerint is — ez a tábla feleslegesen lelassítja a forgalmat. Ez a helyzet nemhogy erősíti, inkább gátolja az adott ponton a közlekedés biztonságát. A nehézség egyszerűen áthidalható lenne úgy, hogy a külső sávot mintegy 50 méteren záróvonalal látnák el: a Nagyszőlős utcának így is két sávja maradna, s a táblánál nem keletkezne torlódás, a forgalom folyamatos lehetne. De tovább megyek: a Budaörsi útnak a Nagyszőlős utcába torkolló részén az egy nyomra szűkítés — az útburkolatra festett „elzárt területtel” — egyenesen veszélyes. És felesleges. Ha ugyanis a Nagyszőlős utcán áramló forgalomnak elsőbbséget kell adni, akkor ezt mindkét sávon érkezők megehetik. Meg is tennék, ha az útburkolati jelekkel és táblákkal ezt megfelelően jelölnék. Ez a két nyomról az utolsó pillanatban egy nyomra szűkítés itt a Budaörsi út torkolatában felesleges és balesetveszélyes. És erőszakolt intézkedés. Adják meg a forgalmi elsőbbséget a Budaörsi úton jövők a Nagyszőlős úton áramló forgalomnak, de mindkét sávból folytathassák útjukat, ha a forgalmi helyzet erre lehetőséget ad.

S. LASZLO
Bp. VI., Lenin krt 122.



Az a közmondás, hogy „Nem tudja a jobb kéz, mit csinál a bal” jól szembe-tűnően ölt testet egy meglehetősen igénybe vett budai csomóponton, a Bocskai út és Karolina út kereszteződésében. Ez utóbbi forgalmat vezető útvonalon érkezőket a Bocskai út kereszteződése előtt egészen különös útburkolati jelzés és táblarendszer fogadja. Először stop-tábla — mindkét oldalán —, majd stopvonal, és végül, közvetlenül a kereszteződés előtt, és ugyancsak mindkét oldalán „Elsőbbségadás kötelező” tábla. Az, hogy a keresztező magasabb rendű útvonalon haladóknak elsőbbséget kell biztosítani, senki számára nem lehet vitás. Am mégis: melyik táblának és jelzésnek higgyünk? Az „Elsőbbségadás kötelező” tábla ugyanis nem követeli meg a feltétlen megállást, mint a stop-tábla és stopvonal! E kétféle utasítás tehát egymással ellentétes...

KÁLMÁN JÓZSEF
Márcali



Néha megdöbbenéssel tapasztalom, hogy sok autóstársam egy-egy forgalmi jelzőlámpával irányított csomópontokhoz érkezve, a közlekedés egyik legegyszerűbb szabályával nincs tisztában. Az Árpád-hídról a pesti oldal irányába jövőt például nagyon sokszor kell a Váci útra kanyarodásra kiképzett útelágazásnál csupán amiatt a jobbra kanyarodásra várva vesztelgem, mert az előttem álló, ugyancsak a Váci út felé tartó jármű vezetője nem tudja, hogy a neki bal kézre eső lámpa piros jelzése ilyen külön kiképzett jobbra kanyarodó ív esetén rá nem vonatkozik. Itt azonban nem csupán az illető autós a hibás, hanem azok a forgalomszervezők is, akik az itt levő lámpa zöld lencséjében felejtették az egyenesen és jobbra mutató nyilat. Ide ugyanis — a Váci útra a hídról jobbra kanyarodók helyzetét figyelembe véve — a lámpa zöld lencséjébe csupán előre mutató nyíl illene...

K. Ö.
Bp. XIII., Sallai utca 24.

A Hegyalja úton az Alkotás utcai lámpa előtt veszteglő járműsorral között, az Alkotás utcának a Déli pályaudvar felől vezető ágáról a torkolatban kiképzett negyedköríves úttestről sokan próbálkoznak a Balaton felé irányuló forgalommal ellentétes irányba a Hegyalja útra rátérni. Esténként egy-egy autós-motoros a lámpa előtti kényszerű veszteglésében szabadon hagyja ezt az útkorrekció-torkolatot, sőt néha ínt az onnan kitörni igyekvőknek, hogy jöhetnek, biztosítják részükre az utat. Am ezt a buzdítást nem látják — a járműsorral miatt eleve nem is láthatják — azok, akik a Balaton ut felől jövet tépősen húznak felé a Hegyalja útra. Es ebből nemegyszer balesetveszélyes szituáció is adódott. Ezt a balra nagyívű kanyarodást — igaz, némi többlet-út árán — a löhere-rendszer követésével, a Breznó közön és a Jagelló utcán át, kevésbé balesetveszélyesen is végre lehet hajtani. Ezt a félköríves szakaszt pedig, amely az Alkotás utcáról a Hegyalja útra vezet, csupán az Alkotás utcára — jobbra — vezetően kellene egyirányúsítani.

SIMSÁ PÉTER
Bp. I., Naphegy út 39.



Igazán nem vagyok híve a parkolókat és megállásokat tiltó tábláknak, korlátozásoknak. Most azonban elveim ellen kell szólnom. A XIII. kerületi Dráva utcában, a Váci út felé jövet ugyanis nagyon sok autós társammal naponta kell bosszankodnunk amlatt, hogy a Váci úti kereszteződésben rendkívül nehéz a haladási iránynak megfelelően besorolni. Jóllehet a Dráva utcából itt a zöld jelzésre elvben minden irányban szabadna továbbhaladni, erre a gyakorlatban egyszerre csak egyetlen járműnek nyílik lehetősége. A torkolatban ugyanis még mindig villamos végállomás van, s az utasok járdasziget híján az úttesten mozognak, várakoznak. De ez még mind semmi: a besorolást megnehezíti az Elektromos Művek épülete előtt állandóan parkoló autósorral is. Miért nem tiltják meg itt az autók megállását?

K. G.
Szt. István park 7.



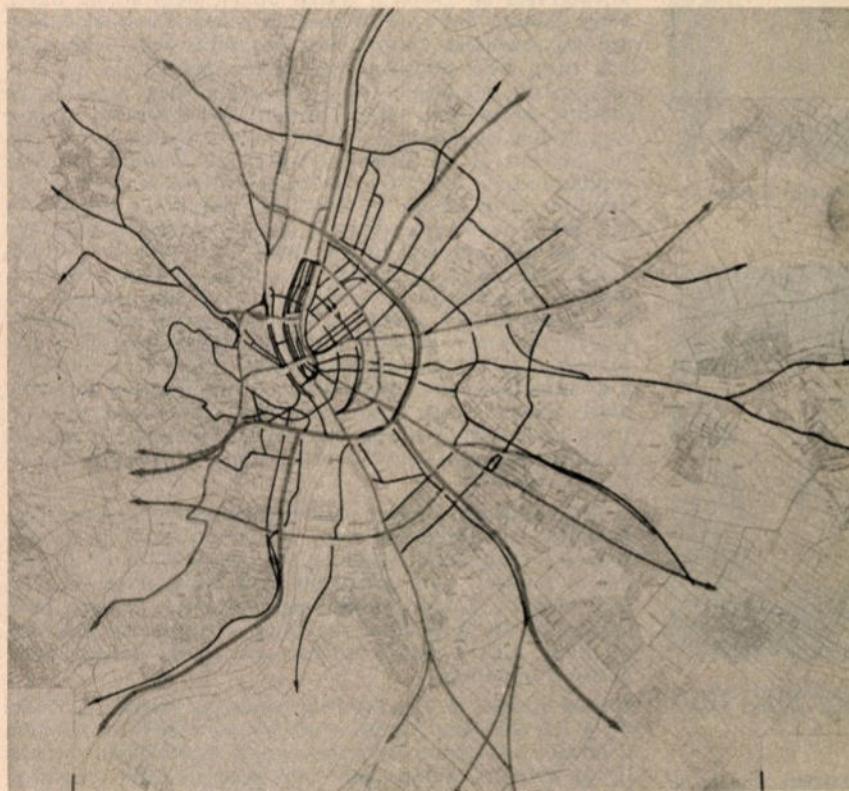


A budapesti utak nagyrésze a századforduló táján épült. Ezért van többek között az is, hogy a főváros kereken 3500 km-t kitevő úthálózatából mindössze 530 km-nek van korszerű burkolata: kereken 1670 km úton a burkolat korszerűsítést igényel, míg 1300 km ma még burkolatlan, földút jellegű

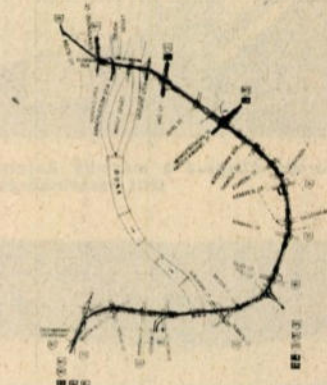
A SZÁZADFORDULÓTÓL AZ EZREDFORDULÓIG



● Előző számunkban már megírtuk, hogy a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatósága a Tanács körút 6. alatti bemutatótermében rendezett „Budapest közlekedése tegnap, ma, holnap” című, igazán nagyon szép kiállításon tárja a főváros lakossága elé Budapest közlekedésének egy évszázadot átfogó fejlődéstörténetét. Az alábbiakban a decemberig nyitva tartó kiállítás gazdag anyagából ragadtunk ki egy-egy érdekesebb részletet. (A vitára is lehetőség van: a megjegyzéseket a látogatókönyvbe lehet írni!)

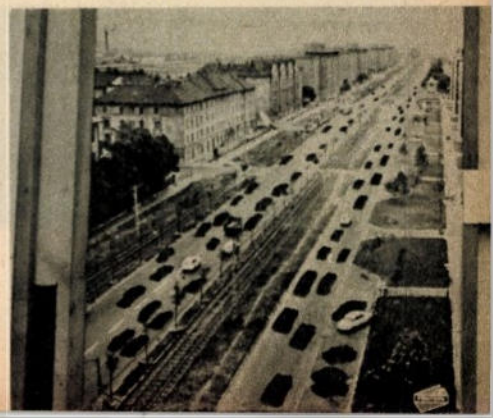


Az országos közúti hálózat egyszámjegyű főközlekedési útjai Budapestről, mint központból indulnak ki és csatlakoznak a szomszédos országok úthálózatához. Ezeknek az utaknak a budapesti bevezető szakaszai képezik a fővárosi főúthálózat gerincét. A jelenlegi 124 szintbeni vasút-közút kereszteződés 20–60%-ban zárva tartott sorompói ma még számottevően akadályozzák a forgalmat. Ez idő szerint kereken 70 csomóponton van jelzőlámpás szabályozás és mintegy 15 000 jelzőtábla van felszerelve, amelyek közül kb. 2000 kivilágítható megoldású. A jelzőtáblákat fokozatosan jól látható és tartós műanyag-, illetve alumínium-táblákra cserélik ki. Az itt látható főúthálózat terve — a városrendezési tervvel összhangban — két járműellátottsági ütemre készült, mégpedig 100 személyautó/1000 lakos és 240 személyautó/1000 lakos motorizációs fokra. A tervezett úthálózat összetétele nagy távlatban a következőképpen alakul: 513 km főúthálózat, amelyből 204 km gyorsforgalmi út (autópálya és autópálya), 309 km főforgalmi út; ezenkívül 187 km forgalmi és autóbusszút, 213 km pedig gyűjtőtút. Az átmenő forgalmat lebonyolító hálózat tehát 913 km. A kiszolgáló úthálózat 3068 km — s így a teljes úthálózat 3981 km; az összes burkolt útfelület 38,0 millió négyzetméterre emelkedik.



A főúthálózat teljes kiépítési ideje 40–50 év. Ez alatt mintegy 70 több-szintű közúti csomópont, valamint 55 gyalogos aluljáró, ezek közül a gyorsvasúti állomásokkal kapcsolatban 34 gyalogosaluljáró-rendszer létesül. Az utépítési kapacitást a jelenleginek 2,5-szeresére kell emelni. Még kell oldani az utépítési anyagok előállításának és magának az utépítési technológiának a korszerűsítését is. A főútvonalak közül a becsatlakozó országos autópályákon (M1–7, M2, M3, M4–5, M6) kívül még három kiemelt jellegű: a becsatlakozó autópályákat összekötő Hungária körüli városi autópálya, valamint az észak–déli és a kelet–nyugati autópálya-tengely. Ez a három útvonal képezi a távlatban a főváros kereszteződésmentes gyorsforgalmi úthálózatának gerincét

A személyautók számának távlati növekedését ezen a kiállításon egy különösen érzékletes budapesti utcácska szemlélteti. Erről jól látható, hogyan változtatja meg az utcaképet a húsz év múlva forgalomban levő 16 000 állami és 275 000 magánautó, nagy távlatban pedig a 24 000 állami és 576 000 darabot számláló magánautópark



A SEGÍTSÉG BÉRE?

Újsághír: „Solt és Kecskemét között két személyautó összeütközött. Az egyik kocsiból kiszállt Nagy Sándor 46 éves állami gazdasági igazgató, hogy a másik kocsi utasainak segítségére siessen. Ebben a pillanatban érkezett oda személyautójával Csikós László 23 éves debreceni gépészmérnök, és elütötte Nagy Sándort. A szerencsétlen ember a helyszínen meghalt.”

A Citroën 80 kilométeres sebességgel haladt az 52. számú úton Kecskemét felé. Kormányánál egy külföldi állampolgárságú nő ült. Váratlanul két egymás mellett

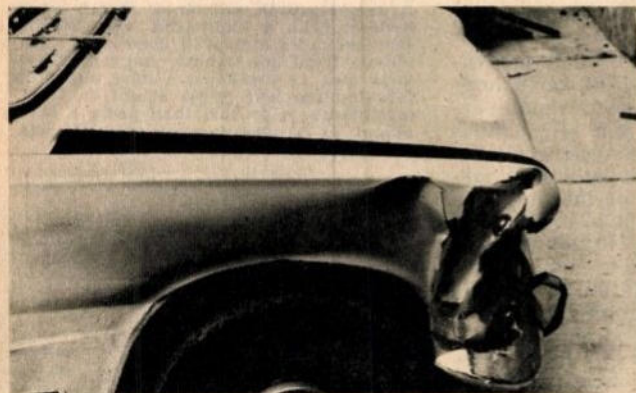


A Citroën állapota a második karambol, a Polski—Fiattal történő összeütközés után



A Hódmezővásárhelyi Állami Gazdaság tulajdonát képező AD-08-84 rendszámú Mercedesen is keletkeztek anyagi károk

Az IC-60-32 rendszámú Polski—Fiat az összeütközés nyomaival



párhuzamosan haladó kerékpár tűnt fel előtte. A külső ki volt világítva, a belül haladó biciklista alakja azonban elveszett az esti félhomályban.

A Citroën vezetője erre hirtelen irányváltást jelzett balra. Mivel a kerékpárosok előbukkanása meglehetősen meglepte a vezetőt, elmulasztott a tükörbe pillantani. Pedig a mögötte haladó AD-08-84 rendszámú Mercedes ekkor már előzni akarta volna az addig egyenesen haladó Citroënt. Az IC-88-16 rendszámú gépkocsi oly hirtelen vágott ki balra, hogy Kádár József, a Mercedes vezetője a legnagyobb igyekezte ellenére sem tudta elkerülni az összeütközést. Nagy ütés rázkódtatta meg a Citroënt. A vezető érezte, hogy az autó megperdül, majd keresztbe fordul az úton. Ijedtében jajgatni, kiabálni kezdett. Hiszen az ajtók is beszorultak, s nem sejtette, hogyan kászálódik majd ki a gépkocsiból.

De segítség érkezett. Az ijedt nő jóleső érzéssel nyugtázhatta, hogy mindkét oldalon egy-egy férfi próbálkozik kinyitni az ajtókat. Ám ebben a pillanatban még egy taszítást érzett. Amikor pedig az ismételt ijedtségéből végre felocsúdott, már csak egy férfi állt a kocsi mellett, a másik — eltűnt!

A két segítségnyújtó ember Nagy Sándor, a hódmezővásárhelyi állami gazdaság igazgatója, illetve Kádár József, az AD-08-84 rendszámú gépkocsi vezetője volt.

Az első összeütközés a menetiránnyal szemközi oldalon következett be. De sem Kádár József, sem annak utasa, Nagy Sándor nem sérült meg. A másik kocsiból hallatszó jajveszékés viszont arra készítette őket, hogy nézzék meg, nem sérült-e meg benne valaki, és ha kell, nyújtsanak segítséget. Alig érintették meg azonban az előtűk keresztben álló Citroën ajtókilincset, amikor Kecskemét felől hirtelen felbukkant a Csikós László által vezetett és az édesapja tulajdonát képező IC-60-32 rendszámú Polski—Fiat. Utólagos vallomása szerint egy szemben jövő teherautó miatt letompította a fényszóróját, ezért nem vette észre a baleset következtében egy helyben álló autót, így az úttest külső oldala felől álló állami gazdasági igazgatót sem. Nagy Sándor ekkor a gázolás következtében felrepült a motorház tetejére, innen pedig a jobb oldali árokba zuhant és szörnyethalt! Ugyanezekben a pillanatokban az újabb taszítás erejétől a két, addig álló gépkocsi ismét egymásnak ütközött, s az útpadkára sodródott. Mindez másodpercek töredéke alatt zajlott le úgy, hogy az életben maradtak pillanatokig csak rémült pózba merevedve tehetetlenül néztek. A szerencsétlenül járt Nagy Sándorra is csak később sikerült rátalálni.

A Bács-Kiskun megyei Rendőrfőkapitányság szemlebizottsága megállapította, hogy a Citroën vezetője az előzőkor kétségtelenül megszegte a Kresz 60. § (1) bekezdés c) pontját: nem győződött meg arról, hogy valamilyen mögötte haladó jármű nem kezdett-e közben az ő előzésébe. De a további vizsgálat hivatott megállapítani, hogy erre a meggyőződésre az adott esetben megvolt-e a lehetősége.

Csikós László, a Polski—Fiat vezetője viszont a Kresz 57. § (2) pontjába ütköző szabálysértést követte el: nem a látási és forgalmi viszonyoknak megfelelően hajtott, így a kritikus pillanatban nem sikerült neki megállni. Ezzel végzetes szerencsétlenséget okozott.

A balesetért azonban elsősorban a sorrendben első szabálysértők a felelősek: a kerékpárosok, akik egymás mellett haladtak, s az egyik ráadásul világítás nélkül közlekedett. Őket azonban történetesen nem lehet felelősségre vonni, mert a helyszínről eltávoztak — sőt, talán nem is tudják, hogy szabálytalan közlekedésük miatt a hátuk mögött milyen tragédia játszódott le...

Legyen ez újabb intő figyelmeztetés az ország minden lakosa számára: közösen tegyünk meg mindent, hogy a kerékpárosok is ismerjék — és tartsák is meg — a rájuk vonatkozó közlekedési szabályokat! Annál inkább, mert hiszen ebben az esetben sem rajtuk, hanem az elgázolásukat elkerülni akaró autóvezetőn múltott, hogy a szerencsétlenségnek nem ők lettek az áldozatai.

Pless Zsuzsa

Itt így közlekedünk

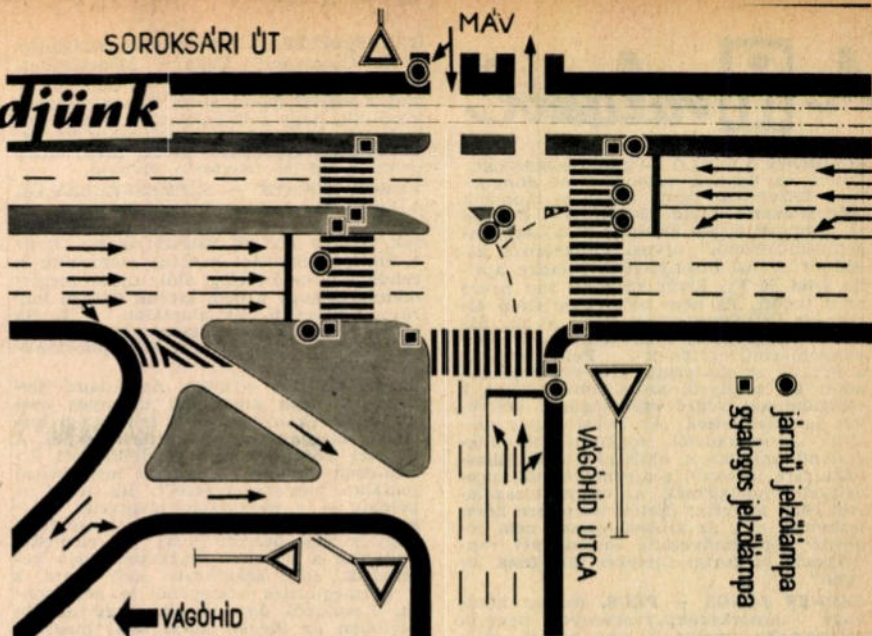


A SOROKSÁRI ÚT-VÁGÓHID UTCA KERESZTÉZŐDÉSÉBEN működő forgalomirányító lámpaegyüttes egyike azoknak a szelepeknek, amelyek a Soroksári út nagy forgalmát szabályozzák, rendszerezik. A mai sűrű forgalom mellett bizony nehéz elképzelni is, hogy akár a Vágóhid utcából, akár a MÁV területéről a jelzőlámpa híján hogyan jutnának ki a járművek, hiszen a Soroksári út áthaladási elsőbbséggel rendelkezik. Ez idő szerint tehát a szóban forgó lámpák segítenek ezen azzal, hogy szabad utat adnak az egyes irányoknak a különböző fázisokban.

Az elsőkben: a Soroksári úton mindkét irányban egyenesen. A Vágóhid utcába jobbra kisívbén kanyarodók a lámpa jelzésétől függetlenül haladhatnak. A gyalogosok a Vágóhid utca torkolatában kelhetnek át.

A másodikban: A Soroksári útról nagyívbén a Vágóhid utcába. Ugyanekkor hajthatnak ki a MÁV területéről a gépjárművek. Es mintegy az előbbi mozgások „árnyékában” haladhatnak át a gyalogosok a Soroksári út déli zebraján.

A harmadikban: a Vágóhid utcából minden irányban, tehát egyenesen, jobbra és balra a Soroksári útra és szembe a



MÁV területére. A gyalogosok a Soroksári út északi oldalán, valamint a déli torkolat Vágóhid utca felől úttestjén kelhetnek át.

A Soroksári útnak a házak felőli oldalán 7-18 óra között tilos várakozni. Erre külön is felhívjuk a figyelmet, mert ebben az időszakban itt már igen nagy szükség van a harmadik forgalmi sávra is, s az itt veszteglő kocsik nagyon akadályoznak az áramló forgalmat. Különösen azok veszik igénybe ezt a sávot, akik a Hámán Kató út irányába igyekeznek és a szélső sávon — az egyenesen haladók akadályozása nélkül — zavartalanul végigmehetnek. A Soroksári úton kifelé haladóknak ajánlatos úgy elhelyezkedniük a két forgalmi sávon, hogy

a belsőben már eleve azok maradjanak, akik balra, a Vágóhid utcába (a keresztelkedésben ezek külön nyomot kapnak) és egyenesen kifelé haladnak. A Csepel irányába tartók a külső forgalmi sávba soroljanak, mert a későbbiekben már meglehetősen nehezen tudnak sávot változtatni.

Erdemes szem előtt tartani azt is, hogy ebből a keresztelkedésből a Vágóhidhoz csak egyetlen irányból lehet behajtani, mégpedig a déli irányból érkező, jobbra kisívbén. Ennek ellenére számtalanszor tapasztalható, hogy a Vágóhid utcából belopakodnak ide, pedig szembe találják magukat a „Behajtani tilos” táblával és nem ritkán a szembejövő forgalommal is.

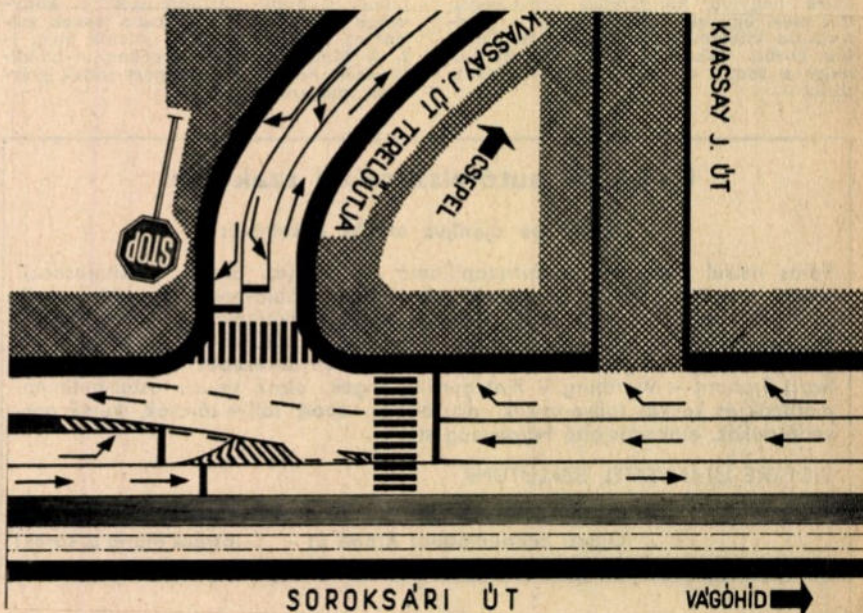


A SOROKSÁRI ÚT-KVASSAY ÚT KERESZTÉZŐDÉSE most olyan képet mutat, mint egy felbolygatott méhkas. Es túl sok vizsgálatot most sem tudunk írni, hiszen e keresztelkedés végleges forgalmi rendjének a kialakításáig minden biznnyal lesz még terelesben részünk. Az útszakasz rekonstrukciója, sajnos, nagyon lassan halad, és a rendelkezésre álló igazán szűk területen nem áramlik, csupán vánszorog a forgalom. Az építkezés mostani szakasza miatt a Kvassay út torkolatát mintegy el kellett csúsztatni dél felé. Azok tehát, akik Csepel vagy a Nagyvásártelep irányából érkeznek, ügyeljenek arra, hogy igen éles útkanyarulat következik, és ugyanekkor osztályozódnik is kell. A jobbra kanyarodóknak a jobb oldali, a balra kanyarodóknak a középső forgalmi sávba.

A Soroksári úton erre haladóknak is van mire ügyelniük. A másik keresztelkedés tárgyalásánál is megjegyeztük, hogy a Csepel felé haladók a jobb oldali forgalmi sávon igyekezzenek maradni, az egyenesen kifelé tartók pedig a belsőben. Akik bekanyarodnak a Kvassay útra, ügyeljenek arra, hogy az útszakasz egy darabig három forgalmi sávós, tehát asszimmetrikus. Ebben az irányban semmiképpen ne próbálkozzunk az előzéssel előretörni. Azoknak sincs köny-

nyebb dolguk, akik a Soroksári úton befelé, a Vágóhid utca irányába tartanak, hiszen ugyancsak két forgalmi sáv áll rendelkezésükre és ebből is a belső elkanyarodik balra, Csepel irányába. Az egyenesen haladóknak különösen ügyelniük kell a helyezkedésre. Elsősorban az előzések szükségtelességére hívjuk fel a figyelmet, hiszen akik a keresztelkedést megelőzően néhány száz méterrel kilépnek a szélső sorból, oda már csak nagyon nehezen térhetnek vissza. A keresztelkedés forgalmát ez idő sze-

rint rendőr irányítja — több-kevesebb sikerrel. Persze, ő is tehetetlen szemlélője a hol az egyik, hol a másik irányból feltorlódo forgalmi dugóknak. Mint-hogy a keresztelkedés körzetében még jó ideig folytatódnak a bontások és az építkezések (a rajzon vonalkázott terület), azt javasoljuk, hogy különös körültekintéssel, nagy-nagy figyelemmel vezessük erre felé a járművünket. De a legjobb tanács: ha csak tehetjük, kerüljük el az építkezések időtartamára az egész területet.



SÜMEGHY LÁSZLÓ — ZALAEGERSZEG. Ebben az ügyben valóban volt átmenetileg félreértés. Tény, hogy az illetékek módosításáról szóló 15/1971. (IV. 3.) PM sz. rendelet 6. §-a értelmében a „magángépjárművezetői” orvosi vizsgálatról kiállított orvosi bizonyítvány illetéke április 3-tól 50 Ft. Erről azonban sok orvos nem tudott. Es nem volt egyértelmű állásfoglalás tekintetben, hogy ki az, aki ilyen szempontból nem tekinthető „magángépjárművezetőnek”. Felkérésünkre a Pénzügyminisztérium elvi állásfoglalást adott ki, amelyről azóta remélhetőleg a vizsgálatokat végző egészségügyi szerveket is értesítették. Az állásfoglalás szerint: „Munkakörből, foglalkozásból függetlenül mindazok, akik hivatásos (állásvállalásra jogosító) gépjárművezetői engedéllyel rendelkeznek, az orvosi vizsgálatért csak 20 forint illeték fizetésére kötelezhetők, míg az állásvállalásra nem jogosító gépjárművezetői engedéllyel rendelkezők 50 forint illetéket tartoznak le róni.”

SZENES JÁNOS — PÉCS. Azt az autó- vagy motorkerékpárversenyt nevezik rallye-nak, amelynek egy befutó célja és több, különböző rajthelye van azonos rajtdővel.

LÁZAR ÁRPAD — VÁC. A vállalat nemleges válasza indokolt. „A nem gépjárművezetői munkakörben foglalkoztatott dolgozók részére gépjárművezetési pótlék rendszeresítéséről” szóló 123/1964. (16-17) MÜM-KPM sz. utasításban ugyanis ezt olvashatjuk: „Nem terjed ki az utasítás hatálya a közútra vizsgáztatott motorkerékpárok vezetőire”. Tehát más megoldást kell találni. Ami pedig a védőöltözetet illeti, olyan ruházatot kell adni a motorosnak, amely kellően védi őt az időjárás viszontagságai ellen. Ezt adni kell akkor is, ha a kollektív szerződésben nem szerepel.

REMETE GYÖRGY — BUDAPEST. A vitában az az érdekes, hogy: vita. Azt a problémát ugyanis, hogy a Szabadsághídon vagy az Erzsébet-hídon meg lehet-e fordulni, nem az dönti el, hogy az útburkolaton közepén folyamatos záróvonal vagy szaggatott terelővonal van-e festve. Hanem az a döntő, hogy ahol halad, az: hid. Márpedig a Kresz 62. § (5) bek. értelmében: „Megfordulni tilos: a) egyirányú utcában és körforgalomban; b) vasúti átjáróban; c) alagútban, aluljáróban, ezek ki- és bejáratánál; — d) híd o n.” A hídon tehát nem szükséges záróvonalat megfektetni ahhoz, hogy a megfordulást megtiltsák. Egy esetben azonban mégiscsak meg lehet fordulni a hídon is: ha ott ezt a lehetőséget lámpa- vagy rendőrirányítás jelzi. Ilyen helyzet volt a Margit-híd szigeti lejárójánál, amíg meg nem szüntették ott a balra nagyívű kanyarodás lehetőségét. (Es csak úgy zárójelben: ha ez a megfordulás vitatéma lehetett gépjárművezetők között, akkor jó azt is hozzátenni, hogy a hídon ezenfelül még tolatni is tilos.)

HELYESBÍTÉS. A Pest megyei Szolgáltató és Csomagoló Vállalat hirdetésében legutóbbi számunkban is tévesen jelent meg a 662-773 telefonszám. Tájékoztatásul közöljük, hogy a Vállalat XI. Bartók Béla út 113. alatti üzletének telefonja 665-194, a Budaörs, Budapesti út 24. alatti üzlet pedig a 662-733 telefonon hívható.

VARGA JÓZSEF — SZÉKESFEHÉRVÁR. 1. Legutóbbi számunkban is megírtuk, de mivel azóta is nemcsak Ön, hanem mások is arra kérnek választ: igaz-e, hogy a Simson mopetet ezentúl mentesítik a rendszámkötelezettség alól, újból megismételjük, hogy a nem tudjuk milyen forrásból elterjedt hír alaptalan. — 2. Ha tényleg tehetséges crossozó, jelentkezétek ott helyben, a Videoton SC Motorszakosztályánál.

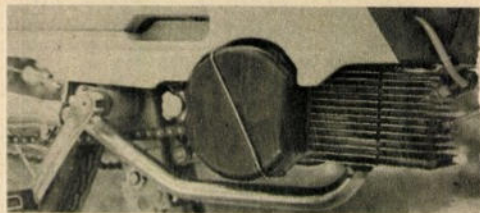
SZITA GYULA — UKK. Az Állami Biztosító jogosan számolhat bizonyos esetekben értékelkedést a felelősségi biztosítás alapján fizetett kártérítésekkel. A Polgári Törvénykönyv rendelkezései értelmében ugyanis „a baleset nem járhat jogtalan hasznoszerzéssel”. Ha tehát — például — a használat megsérült szerkezeti egységeket teljesen kicserélték vagy a régi helyett gyári új elemeket építettek a kocsiába, értékelkedés keletkezik, amit számításba kell venni, s a kármegítérítés összegéből le kell vonni. Leveléből úgy látjuk, hogy az Ön esetében az idegen kocsi által megrongált három éves Trabantjába új elemeket (pl. akkumulátor stb.) szerelték be. Más lapra tartozik, amit Ön ugyancsak megkérdéz, hogy az értékelkedés címen levont összeget követelheti-e a baleset okozójától. Magánjogi perrel lehetne ugyan szó, de nem hiszünk, hogy a Bíróság megítélné, hiszen ez ellenkezőnek a Ptk. említett rendelkezéseivel.

SZABÓ LÁSZLÓ — SZENTLŐRINC és TÖBBEKNEK. Mindazok a fiatalok, akik úgy érzik, hogy tehetségük van az autóversenyezéshez, keressék fel a Magyar Autóklub Sportosztályát (Budapest VI., Nagymező u. 20.), ahol érdeklődésükre szívesen adnak felvilágosítást.

PÉTER ANDRÁS — VESZTŐ. Valószínűleg levélben is kapott hivatalos választ, de mivel kérdései közérdekűek, a tájékoztatást itt is megismételjük: 1. Segédmotoros kerékpár vezetéséhez nincs szüksége külön igazolványra annak, aki bármely járműkategóriára szükséges vezetői engedéllyel rendelkezik. — 2. A „B” és „C” járműkategóriára érvényes vezetői engedéllyel vezethet traktort és mezőgazdasági vontatót is, mégpedig könnyű (750 kg-ig) pótkocsival. — 3. Motorkerékpár vezetéséhez teljes vizsga (Kresz, műszak, gyakorlat) letétele szükséges akkor is, ha már van más járműkategóriára érvényes vezetői engedélye.

TÓTH ATTILA — HARKÁNY. Kérdésével nem zavar, szívesen döntjük el a vitát. Természetesen nem létezik nyolc-hengeres, 50 cm hengerűrtartalmú motorkerékpár...

BÁLINT ANDRÁS — NYÍREGYHÁZA. 1. Liener György: „Autótípusok” c. könyvének legújabb, IV. kiadása a tervek szerint ez év decemberében jelenik meg. — 2. A Simson pedálos segédmotor-blokkját azért nem árusítják, mert annak gyártását megszüntették.



... hogy hol készül ez a mofa. Habár Magyarországon legfeljebb 1-2 darab látható belőle, de az AM-ben ismertettük már nem is egyszer. A levelezőlapon beküldött megjelölésenként megírni, hogy a mofának milyen a gyűjtása, valamint azt is, hogy egy vagy két láncra van. Határidő: november 21. A helyes válaszadók között három könyvet sorsolunk ki.

A 19. számunkban közölt közlekedési retjvény megjelölése egy alapszabály: az „Elsőbbségadás kötelező” táblához érkezett jármű köteles elsőbbséget adni az ezzel védett útvonalon haladónak — függetlenül attól, hogy az a jármű merre kíván továbbmenni. Mert hiszen az áthaladási elsőbbségről szóló 55. § kifejezetten előírja: „Az áthaladási elsőbbség adására kötelezett jármű az elsőbbséggel rendelkező járművet haladásában nem zavarhatja, sebességszökkenésre vagy forgalmi sáv változtatására nem kényszerítheti.” Mégis jó néhányan azt írták, hogy „de azért” az lenne az „ésszerű és udvarias megoldás”, ha a 2-es számú kocsi a balra kanyarodás után a belső sávban folytatná útját, hogy az 1. sz. kocsi jobbra kanyarodását biztonságosabban elvégezhesse. Az igazság pedig az, hogy a főútvonalon (vagy akár csak kiemelt útvonalon) balra kanyarodó jármű továbbhaladását csak az ugyanazon a magasabbrendű útvonalon egyenesen haladó vagy jobbra bekanyarodó másik jármű mozgása befolyásolhatja. Tehát folytathatja útját a külső sávon is. Hiszen az is megtörténhet, hogy az a 2-es kocsi röviddel el kanyarodásának befejezése után esetleg jobbra befordulva akar továbbhaladni a következő mellékúton. Meglehetősen sokan küldték be azt a megjelölést, hogy az 1-es kocsi indulhat el először, mert „A balra nagyívűben bekanyarodó jármű köteles előnyt adni a jobbra kanyarodónak.” Nem kevesen pedig azt a helytelen megoldást írták le, hogy a két kocsi egyszerre haladhat tovább, mert „a főútvonalon párhuzamos közlekedés van, s az egyik a belső, a másik a külső sávban folytathatja útját...” A jutalomkönyveket a sorsolás alapján: **BAUKÓ PÁLNE** (Békéscsaba, IV., Rozmaring u. 4.) — **MOLNÁR MIHÁLY** (Bp. II., Lövőház u. 18.) és **KIRÁLY JÁNOS** (Siklós, Gyúdi út 2/H) címére küldjük meg.

BILUX autófelszerelési szaküzlet

Figyelmébe ajánljuk alábbi cikkeinket:

Fúrás nélkül szerelhető autóvisszapillantó tükrök (az összes kocsi típushoz), kúpos „sztráda” tükrök, rozsdamentes rendszámablakeret, sárvédő gumik (márkafelirattal), kormányvédők, hengerpakolások, hűtőtakarók, kókusz belsőszőnyeg, ülészsutak (Zsiguli, Trabant, Wartburg). ÚJDONSÁGI „Vákuum” kipufogócsővé. (Fogyasztáscsökkentés, teljesítménynövekedés! Minden típus-hoz!) Trabant — Wartburg — Fiat gumiharangok, olasz típusú ostor-antenna, matricák és kockás rallye-csíkok, díszlárcsák, sport rallye-tárcsák, kerékporvédősapkák, elakadásjelző háromszög stb.

VIDÉKRE UTÁNVÉTEL SZÁLLITUNK!

CIMUNK: Bp. VI., (Újpest), Leibstück Mária u. 40.
Újpest centrumában! Árpád út — Leibstück Mária u. sarok!

AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK

szerelemése és javítása
Fék- és kuplungszalok,
mechanikus ablaktörők
javítása garanciával

HAUDEK

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

AUTÓKERÉK DISZTÁRCSAK

DISZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA
Vidékre utánvétellel

MÉSZÁROS fémmnyomó

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

Az INTERAG RT. által üzemeltetett SHELL INTERSERVICE

állomások az idei szezonban ismét forgalomba hozzák a világszínvonalú
GLYCOSHELL

fagyálló és korrózióvédő folyadékot. A fagyálló és korrózióvédő folyadék Shell etilenglykol bázisú speciális anyag, amely magas koncentrációként kerül forgalomba.

Rendeltetése gépjárművek hűtőrendszerének korrózió- és fagyvédelme.

Különleges tulajdonságai folytán valamennyi éghajlati területen teljes fagyvédelmet biztosít az alábbi táblázat szerint:

A hűtőterefogat GLYCOSHELL feltöltése	Fagyvédelem
1/2 rész Glycoshell	-40 °C-ig
1/3 rész Glycoshell	-20 °C-ig
1/4 rész Glycoshell	-13 °C-ig

A fenti táblázat alapján a magyarországi klímaviszonyoknak megfelelően a gépkocsi hűtőterefogatának 1/3 mennyiségét GLYCOSHELL fagyálló folyadékkal, 2/3-át vízzel célszerű feltölteni, így a teljes korrózióvédelem mellett -20 °C-ig fagyásbiztos a hűtőrendszer.

A GLYCOSHELL fagyálló folyadék a hűtőrendszerben 1 évig vagy 20000 km-ig tartható.

Ár: 1 literes csomagolásban 60 Ft/liter
100 literes hordóban 4800 Ft/hordó
+ göngyöleg

Kapható a SHELL INTERSERVICE állomásokon. Nagybeni értékesítés:
INTERAG RT., Budapest XIII., Rajk L. u. 11. Áruforgalmi Főosztály.

ÁLLOMÁSOK: Budapest III., Bécsi út 277.
Budapest IV., Pozsonyi út
Budapest IX., Kén u. 1.

INTERSHOP: Budapest XIII., Rajk L. u. 11.

VIDÉKI ÁLLOMÁSOK: Balatonfüred, Balatonszántód,
Dunaföldvár, Miskolc, Pécs,
Szeged, Veszprém



ZSIGULI

Zárható tanksapka és fedélzár, különleges külső tükör, széles sávú belső „PANORÁMA”. Minden keleti-nyugati típushoz BEHAJTHATÓS (VW modell) külső tükör, FÜRÁS NÉLKÜLI SZTRÁDATOKRÓK. JAVÍTÁS, kettőzött védelmű RIASZTÓ felszerelése stb.

SÓS specialista
Bp. VII., Hernád u. 13.

HENGERFÜRÁS

Speciális ováldugattyú-készítés, főtengely- és teherautók fékdobszabályozása célgépen rok hengerfűrése minden típusú személy- és teherautók fékdobszabályozása célgépen

Rövid határidőre garanciával

DEDEŐ GYULA gépészmérnök
Bp. XVIII., Vöröshadsereg útja 243.
Telefon: 481-007

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

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

MOTOROSOKI

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

Minden típusú
AUTÓRUGÓ
javítása szereléssel, egy nap alatt

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

**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.

MOSZKVIC-407

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

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



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



AKKUMULÁTOR ELADÁS,
JAVÍTÁS GARANCIÁVAL

UNITECHNIKA=
AKKUTECHNIKA



AKKUTECHNIKA=
UNITECHNIKA

BUDAPEST VIII.,
Békés J. utca 20.
Tel.: 355-042

BUDAPEST X.,
Héko-szó út.
Tel.: 355-042

Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK

teljes felújítása
gyors cserével

Garanciával

Vidékre utánvétellel

KERÉKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DIJTALAN BEVIZSGÁLÁS

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



AUTÓKERÉKRE DÍSZKARIKA
minden típusra készen kapható
PORVÉDŐ-SAPKÁT, LÁMPAKERETET
készítenek

Vidékre utánvétellel

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

ZSIGULI-SZERVIZ — MÁRKASZERVIZ

Vállalatunk Zsiguli-szervize, amely Budapest belterületén van, garanciális és azon túli javítások elvégzése céljából a Zsiguli-gépkocsik tulajdonosainak szíves rendelkezésére áll

SZAKMAI TANÁCSADÓ SZOLGALATI



IV. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT
ZSIGULI ÜZEMEGYSÉG

Budapest II., Lövház utca 5.

Telefonszámok: 355-531, 358-574, 152-621, 358-348

Volkswagen-tulajdonosok!

Új VOLKSWAGEN SZERVIZÁLLOMÁSUNK

1971. november 16-tól

BUDAPEST III., MOZAIK UTCA 2. sz. alatt működik.

Telefon: 688—493

(megközelítés: Szentendre irányába haladva, a felüljáró után
jobbra, a Duna felé)



IV. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT

VOLKSWAGEN-SZERVIZE

AUTÓFELSZERELÉSI
MŰSZAKI BOLT
TATABÁNYÁN

Visszapillantó-tükrök, sporttáskák,
kipufogógég, kormányhuzat,
különleges matricák

TATABÁNYA-ÜJVAROS
Népköztársaság u. 41.

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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

HORVÁTH L.

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

A ZASTAVA gépkocsik tulajdonosait

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

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



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

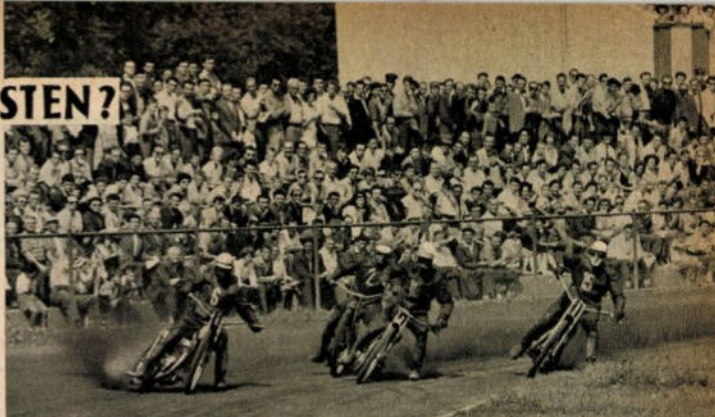
SALAKVILÁGBAJNOKOK BUDAPESTEN?

Igen, Ole Olsen, az idei salakvilágbajnok, Ivan Mauger, a háromszoros világbajnok, Barry Briggs, a kétszeres világbajnok és még néhányan tettek ígéretet, hogy szívesen indulnának jövőre a budapesti versenyen. Mindez Lengyelországban, a VB-versenyen hangzott el, amelyen ott volt Tóth Sándor, a Cordatic Motoros Szakosztály vezetője, aki meghívta a vaspapucsos csillogásokat.

Igaz, a magyar fővárosban már egy évtizede nem volt — pályahiány miatt — salakverseny, pedig e sportágnak van közönsége, amit a szegedi, debreceni és miskolci versenyek szűfolt lelátói bizonyítanak. Most úgy tűnik, mintha Budapesten is lenne lehetőség egy ilyen pályára „feltáráására”. Ez év elején megalakult az Országos Gumilipari Vállalat Sportegyesületének, az OGSC-nek keretén belül a salaksport támogatására a Cordatic Motoros Szakosztály. Az OGV vezérigazgatója, Horváth László segítségével megindult a munka, és ennek nyomán sikerült is Németh Imrétől, a Népstadion igazgatójától olyan ígéretet kapni, miszerint a magára hagyott Fehér úti atlétikai pályát átalakítják. A terv és a költségvetés elkészült, de anyagi fedezet hiányában a terv csak maradt.

Az is igaz, hogy az OGSC-nek van egy saját pályája a Kerespesi úton, de abba azért lenne kár a rendelkezésre álló pénzt beleépíteni, mert egyrészt ott legfeljebb 5000 néző fér el (ez pedig nagyon kevés), másrészt a közeli bérházak lakóinak nyugalma lenne veszélyeztetve (ez pedig döntő ellenérv).

A probléma megoldhatónak látszik, ha a saját pályára fordítható beruházást a Fehér úti pályára lehetne költetni, és ez esetben — egy évtizedes kiesés után — megint otthont kapna a



fővárosban is a tömegeket vonzó salaksport. Németh Imre ígéretet tett, hogy a pálya átalakításakor felszereltetné a Népstadion régi fényszóróit, hogy este is lehessen villanyfénnyel versenyt rendezni.

A hazai salaksport leglelkesebb aktívja, Tóth Sándor által bemutatott írásos anyag szerint a budapesti versenypálya kérdésének megoldása szinte karnyújtásnyira van. Es ha sikerülne áthidalni az ide vonatkozó rendelkezések alkotta akadályt, akkor jövőre Budapesten üdvözölhetnénk e sportág legnagyobbjait.

(R. Gy.)

Zalka crossozók a Szovjetunióban

Nem sok idő jutott pihenésre annak a négytagos cross-csapatnak, amelyik szeptember 29-én hosszú útra indult, hogy a Szovjetunióban egymást követő két vasárnapon nemzetközi versenyen vegyen részt.

A poltavai pálya szemrevételezésekor vettük tudomásul, hogy nagy versenyre lesz kilátásunk, hiszen az igen jó erőt képviselő szovjet crossozók közül az NDK-beli Friedrichs és Hoppe, valamint Schandenberget, a csehszlovák Studulka és Konecni, a román Chitu voltak jelen, hogy a legrangosabbakat említsem. A Szovjetunióban sorsolással döntik el, hogy az első futamra milyen sorrendben engedik ki a startgéphez a versenyzőket. Ezért az edzésen nem mérnek időt, csak azt számolják, hogy a kötelező öt kört teljesítették-e a vezetők. Mint csapatunk vezetője, tagja voltam a nemzetközi zsűrinek, ahol ismét rájöttem, hogy nincs szerencsénk az ilyen „sorsolátnál”, mert egy 3. helyen kívül 12., 17. és 23. sorszámot húzták ki a flúknak. Viszont a mechanikusan működő, igen hosszú startgép láttán a kedélyek megnyugodtak, mert valamennyi versenyző egy sorból rajtolhatott.

Október 3-án délután a 250-esek rajtjával kezdődött a verseny. A csehszlovák Hammerschmidt, valamint Hoppe és Schandenberget nagy versenyt alakítottak ki, és az eredmény csupán annyiban változott, hogy a győztes Hammerschmidt és az öt követő két NDK-versenyző közé

beékelődött a nagyon fiatal és tehetséges szovjet Popenkov. Ebben a kategóriában Reitterer László 13. lett, ami elfogadható eredmény, ha tudjuk, hogy 28 indulóval kellett mérkőznie.

Az 500-as kategóriában a látványosan crossozó Friedrichs néhány kör után meg tudott lépni az öt üldöző Studulka, a szovjet Krasznocsekov és Konecni által alkotott hármas csapatból. Előnyét tovább fokozva biztosan győzött. E futamban a 10. helyen végzett Szép András volt a legeredményesebb magyar, őt követte a 11. helyen Kőkényesy. A fiatal újdonsült magyar bajnok, Závodny István új, 400-as CZ-jének dugattyúgyűrűje sajnos összetört, és a versenyt ezért feladta. Végül is a Hammersmidt, Studulka, Konecni összehállítású csehszlovák csapat győzött. A további sorrend: 2. NDK — 3. Ukrajna — 4. Bjeloruszlia — 5. Románia — 6. Magyarország — 7. Bulgária — 8. Jugoszlávia — 9. Poltava csapata.

Ez a verseny ugyan nem a legjobban sikerült nekünk, de kesérges helyett felkészültünk a még nagyobb erőpróbarára, a lvovi versenyre.

Lvovba érkezésünk után (két évvel ezelőtt versenyeztünk itt utoljára, és azóta megiepeősen sokat fejlődött a város!) kimentünk a pálya melletti depóba, hogy befejezzük motorjaink felkészítését. Závodny motorjára egy 360-as henger került. Közben egymás után érkeztek a külföldi versenyzők kocsijai, és örömmel láttuk, hogy itt még nagyobb nevekkel is

találkozhatunk. A csehszlovák csapatot megerősítették a VB-n jól szereplő Halmmal. Megérkezett a lengyel csapat, Olszewski, Bulikowski és Rutkowski összehállításban. Minden kategóriában 10 nemzet képviseltette magát, közel 80 versenyzővel!

A Zalka együttesének jól jött ki a lépés, tempós menésel, eicsuszás nélkül, műszaki problémáktól mentesen fejeztük be a versenyt; Szép András a 8., Závodny István a 10., Kőkényesy György a 11. és Reitterer László a 13. helyezést érte el. Ezek alapján a nemzetek csapatversenyében megszereztek az előkelő harmadik helyet. Egyébként Ukrajna válogatottja nyerte a csapatversenyt, második a bjeloruszai válogatott. Sorrendben mögöttünk Románia és Lvov válogatottja, utánuk Bulgária, az NDK, Lengyelország, Csehszlovákia és Jugoszlávia csapata végzett.

A versenyen, sajnos, igen sok bukás és műszaki hiba adódott. Friedrichs váltórés miatt kiált, Halm bukott, Olszewski karját törte. Nagy ünneplésben volt része a magyar együttesnek, mert harmadik helyezésünkkel elnyertük a legjobb külföldi csapat címet is. A nagy képességű versenyzők nemzetközi találkozója Klubunk tagja, Kiss László, aki a farkashegyi versenyen sportszerűtlenül viselkedett, nem utazhatott csapatunkkal.

Molnár Vilmos
a Zalka MK elnöke

VIII. München—Wien — Budapest Rallye

Október 1-én 10 órakor rajtolt Münchenből elsőként a Pölinger—Hartinger páros, majd egyperces időközökben követte a többi, az összesen 38 gépkocsiból álló mezőny. A versenyzők 1286 km-es távot tettek meg, amelynek során az NSZK-ban 8,5 km-es, Ausztriában 11 km-es, Magyarországon 10 km-es gyorsasági szakaszt iktatott be a rendezőség.

A balatonfüredi Shell-kútnál felállított célba másnap reggel 9 óra után 34 versenyző futott be. A jó hangulatban megtartott díjkiosztón Matyók Vilmos, a Magyar Autóklub főtárgyára, valamint Otto Sensburg és Peter Tüköry a nyugat-német és az osztrák szakasz vezető bírói adták át a győzteseket megillető szép díjakat.

(Dvorszky)

EREDMÉNY, KATEGÓRIA 12: 1. Rack—Köhler, NSZK (Porsche) 1015,4 — KAT. 9: 1. Karger—Ogrisek, A (BMW) 1037,5 — KAT. 8: 1. Dr. Fischer—Talz, A (VW) 1042,2 — KAT. 7: 1. Hubertus—Holder, NSZK (VW) 1222,6 — KAT. 5: 1. Böck—Kollbacher, A (VW K70) 1095,7 — KAT. 4: 1. Dietmayer—Moser, A (BMW) 1021,5 — KAT. 3: 1. Mucha—Krupa, PL (P. Flat) 1085,5 — KAT. 2: 1. Gnuva—Zeh, NSZK (Renault Gordini) 1195,2 — **NEMZETI CSAPATOK:** 1. NSZK, 3295,7 — 2. Lengyelország, 3307,8 — 3. Ausztria, 3328,1. — **GYÁRI CSAPATOK:** 1. Polski Fiat, 3307,8 pont.

SPORTHÍREK

ÉVZÁRÓ — ZENICAN címmel számolt be az AM előző számában Fadgyas Károly a jugoszláv gyorsasági versenyről, melynek eredményeit most pótlólag közöljük. **50 KCM:** 1. Mankiewicz, PL (Kreidler) 94,9 km/ó átlag — 2. Bernede, YU (Tomos) — 3. Havdra, CS (Ahra); — 125 KCM: 1. Szabó (MZ) 109,13 — 2. Fischer, NSZK — 3. Minhoff, NSZK (Malco) — 4. Repits (MZ) ... — 15. Horváth — 16. Leheky (mind MZ); — 250 KCM: 1. Szabó (Yamaha) 115 km/ó (régli rekord Visenzi: 113,6) — 2. Srna, CS (Jawa) — 3. Coulter, IR (Yamaha) ... 8. Takács (MZ); — 350 KCM: 1. Staša, CS (CZ) 116,1 — 2. Srna (Jawa) — 3. Gunnarsson, S (Yamaha) — 4. Szabó (Yamaha) ... — 6. Juhas (MZ) ... 9. Ifj. Reisz (Aermacchi); — 500 KCM: 1. Staša (CZ) 117,8 — 2. Gunnarsson (Kawasaki) — 3. Srna (CZ) — 4. Juhas (Metisse) ... 8. Rontó (Norton) ... 10. Nagy (Bultaco—360).

AZ NDK CSAPATA NYERTE a nagyon nehéz feltételű Wartburg Rallye-t, melyen a magyar csapat a 4. helyet foglalta el. Ha a Ferjanczék Renault—Gordinije nem esett volna ki motorhibával, és a Dömökék Trabantjának gyújtása tovább bírja, lényegesen kedvezőbb lett volna a magyar csapat eredménye. A legjobban a Jancsó—Fekete (R-16) pár végzett: a 4. helyen. A Kővári—Szászvári ketőst Wartburgjuk villamos berendezésének hibái vetették hátrább a célba. Az idei Rallye, amelyre október 21—23. között került sor, a szokottnál is nehezebb volt; ez az 1500 km nagyon megrostálta a nemzetközi mezőnyt.

Még egyszer a Hatnapos

Gyakran egy évnél is több munka fekszik az ilyen maratoni versenyben, mint az ISDT (ahogy a Hatnapost az angolok rövidítve nevezik = International Six Days Trial), és e témérdek munka nem mindig tükröződik az eredményekben. Nemes vetélkedés ez, még akkor is, ha a végkifejletében a Fortunának is jut némi szerepe.

Valamennyi motorverseny között a Hatnaposnak van a legrégebb múltja, hagyománya, hiszen az első ilyen versenyt 1913-ban Nagy-Britanniában, Carlisle-ben rendezték.

Az idei Hatnaposnak három várományosa volt: győzelmet vártak az NDK-sok, hasonló esélyük volt az NSZK versenyzőinek, továbbá a csehszlovákoknak. Az AM olvasói értesültek már az előző lapszámunkból a Nagy Erőpróba eseményeiről, végeredményéről, de most néhány táblázat erejéig visszatérünk a verseny értékelésére, illetve ezt egyes következtetések erejéig rábizzuk olvasóink szakértelmére.

Ezek a száraz adatok hűen adják vissza a nehéz hat nap történetét. Mőfidelet érdekessé képet kapunk ezekből a megvesztgethető számokból. Az összehasonlítás sok meglepetést tartogat...

ORSZÁGONKÉNTI INDULÓK

Ország	Indult	Arany	Ezüst	Bronz	Kiesett
Ausztrália	1	—	—	—	1
Ausztria	2	2	—	—	—
Belgium	1	—	1	—	—
Csehszlovákia	16	15	1	—	—
Finnszország	10	6	2	—	2
Franciaország	6	—	1	1	4
Hollandia	16	8	1	—	7
Írország	14	—	2	5	7
Japán	1	—	—	—	1
Kanada	11	1	4	—	6
Lengyelország	4	3	1	—	—
Nagy-Britannia	58	22	5	7	24
NDK	15	12	2	1	—
NSZK	44	28	4	2	—
Olaszország	25	16	3	—	10
Spanyolország	11	2	1	1	6
Svájce	6	—	—	2	7
Svédország	22	17	4	—	1
USA	31	11	9	—	11
Zambia	3	—	—	—	3

CSAPATEREDMÉNYEK

Ország	Versenyzők száma	Arany	Ezüst	Bronz	Kiesett
Csehszlovákia	14	14	—	—	—
NSZK	14	13	—	—	1
NDK	14	11	2	1	—
Nagy-Britannia	14	10	1	1	2
Olaszország	14	10	1	—	3
Svédország	10	8	1	—	1
Hollandia	10	7	—	—	3
USA	14	6	3	—	5
Finnszország	8	5	1	—	2
Lengyelország	4	3	1	—	—
Spanyolország	10	2	1	1	6
Kanada	4	1	1	—	2
Írország	8	—	1	4	3
Svájce	6	—	—	2	4

MÁRKÁK SZERINT

Gyártmány	Indult	Arany	Ezüst	Bronz	Kiesett
Bultaco	28	8	4	3	13
Jawa	22	18	—	—	4
Ossa	21	11	3	—	7
MZ	20	12	3	—	5
Pueh	19	6	2	2	9
KTM	17	11	3	—	3
Greaves	16	—	2	4	10
Monark	15	11	2	—	2
Hercules	14	8	2	2	2
Zündapp	13	11	1	—	1
Husqvarna	12	6	5	—	1
Morini	12	6	2	—	4
Yamaha	9	3	1	—	5
Cheney Triumph	9	7	—	—	2
Penton	8	6	1	—	1
Ducati	7	3	1	—	3
Maleo	6	2	1	—	3
Rond Sachs	5	4	—	—	1
Simson	5	3	1	1	—
Cheney BSA	5	1	1	1	2
Montesa	5	—	—	3	2
MCB	4	1	—	1	2
Dalesman	4	—	2	1	1
Kawasaki	3	—	2	—	1
BSA	3	1	—	—	2
Tatran	2	1	1	—	—
BMW	2	1	—	—	1
Triumph	2	—	—	—	2
Honda	1	—	1	—	—
Cotton	1	—	—	—	1
Suzuki	1	—	—	—	1
Vulea Minarelli	1	—	—	—	1



MOTOROS ÉVADZÁRÁS MISKOLCON

A „Szomszéd Országok Kupa” salakversenysorozat ez évi utolsó futamát a miskolci Papp József SE motorszakosztálya rendezte október 17-én. Az ilyen késő őszei futott verseny sok buktatót rejt magában; meg is állapodtak a szakemberek, hogy a jövőben jobban egyeztetik az időpontokat.

A verseny előtti pénteken nagy eső hullott, amiért a szombati edzést nem lehetett megtartani. A helyi gépkocsizó alakulatok kiskatonáinak jóvoltából, no meg a hűvös-szeles idő segítségével azonban a vasárnap reggeli zlmankóban már kifogástalan állapotú pályát találtak.

A magyar csapatot a bajnokság első négy helyezettjéből állították össze: Szőke János, Gyepes Barnabás, Radácsi Ferenc és Perényi Pál; tartalék volt Szabó József Szegedről. Megjelent a versenyen az ÖAMTC alelnöke, Karl Basch is, mint a Szomszéd Kupa Bizottságának tagja. A rendezők és a verseny vezetői kitűnő összmunkát produkáltak, aminek eredményeképpen a 15 futamból álló verseny szünet nélküli gördülékenységgel, ritkán látott kitűnő rajtokkal és bukás-, valamint sérülésmentességével nagyszerű élményt adott. A közönség a verseny után a helyén maradván ünnepelte a dobogó legfelső fokán álló magyar fiúkat, amikor a magyar himnusz hangjai mellett küsztek fel a résztvevő nemzetek zászlói. Az 1971. évi eredményes munka alapján Basch úr adta át a díszes kupát a magyar csapatnak.

A feljövőben levő osztrák salakportnak néhány kitűnő versenyzője van. A jugoszláv csapat az indiszponáltság alól nem tudott kiveckélni. A nap legeredményesebb versenyzője Szőke volt: 15 ponttal minden futamát fölényesen nyerte. Őt követték az osztrák Joseph Haider, Radácsi és az osztrák Günther Walla 11-11 ponttal, Gyepes a tartalékpéppel csak 6 pontig jutott, Perényi 8 ponttal végzett, és a tartalékos Szabó Józsefnek is sikerült 7 pontot szereznie.

A miskolci futam végeredménye: Magyarország 40 pont, Ausztria 30 és Jugoszlávia 13 pont. Az 1971. évi összesített eredmény pedig: MAGYARORSZÁG 123 — AUSZTRIA 84 — JUGOSZLÁVIA 88 pont.

Dékán György

Az ÖAMTC elnöke, Karl Basch adta át a Szomszéd Kupát a győztes magyar csapat legeredményesebb tagjának, Szőke Jánosnak (Ifj. Egres László felvétele)



Véget ért a XV. Tour d'Europe, a 14 ezer kilométeres, legnagyobb európai autóverseny, amely az NSZK-beli Erbachtól Travemündeig a nehéz feltételek és nem kevésbé nehéz terepek miatt szinte hitelesen bizonyítja az egyes versenyzők és — nem utolsósorban — az egyes autótípusok megbízhatóságát. A végleges eredményt csak lapzártakor kaptuk meg. De időközben megérkezett Dmitrij Szaszorovnak, az APN hírügynökség tudósítójának alábbi riportja, amelyet menet közben, Moszkvában készített a szovjet versenyzőkkel.

XV. TOUR D'EUROPE

Október 15-én, rövid pihenő után az Európa Rallye mezőnye elindult Moszkvából, hogy tíz ország útjain folytassa a versenyt.

A nyugat-németországi rajthelyen, Erbachban a versenyzők még csak feltételezték az út nehézségeit, de hamarosan maguk is meggyőződhetnek a korántsem vidító valóságról. A problémák már a sűrű úthálózattal rendelkező — ezért az eltévedésre bő alkalmat kínáló — Dániában kezdődtek. A versenyzők tájékozódási készségét alaposan próbára tették, az útvonal betartását ugyanakkor rejtett ellenőrző állomásokról figyelték.

Oslo közelében az országúton közlekedési dugó keletkezett, több kilométer hosszúságban. Egy másik 800 kilométeres útszakaszt 82 km/ó átlagsebességgel kellett megtenni, ugyanakkor az egész ország területén a maximális sebesség 90 km/ó, amelynek betartását a közlekedési rendőrség radarral ellenőrizte.

— Ezután következett még egy dugó — mesélte Eduárd Szingurindi, a leningrádi versenyző. — A norvég vezetők kedvesek voltak hozzánk, meglátták a Moszkvicsokat, és csodával határos módon összeszorulva utat nyitottak nekünk.

— Nemkülönbön nehéz volt Svédországban is — vette át a szót Jurij Leszovszkij, a moszkvai gyár versenyzője. — Hó, eső, köd, jégpáncél az utakon. A BMW-kocsin, 72-es rajtszámmal versenyző iráni csapat lerepült az útról. Amíg segítettünk talpraállítani a kocsijukat, magunk is majdnem időzavarba kerültünk. Norvégiában viszont eltévedtünk és 2 percet veszítettünk.

— Egyelőre még nehéz lenne összehasonlítani a versenyeket — mondotta Vlagyimir Bubnov, aki már a London—Sydney és a London—Mexikó versenyeken is részt vett, Leszovszkijjal együtt. — Azt hiszem, a legnagyobb nehézségek még csak most, a kontinens déli vidékein, Románia, Bulgária és Jugoszlávia útjain következnek. Természetesen eddig sem volt könnyű. A finnországi 20 kilométeres gyorsasági szakasz, ahol 85—105 km/ó átlag-



sebességet kellett tartanunk, örökre emlékezetes marad. A keskeny, nyirkos kavicsút tele bukkanókkal, mind-egyik után éles kanyar. Késtünk is egy percet.

— Finnországban ezen a szakaszon én is szereztem egy perc késést — kapcsolódott a beszélgetésbe Eduárd Szingurindi. — Igaz, ott mindenkinek késnie kellett, és csak a késés mértéke határozta meg a helyezést.

A szovjet Avtoexport Külkereskedelmi Össz-szövetségi Egyesülésében ebben az évben három szovjet autógyár csapját nevezte be a versenybe. A Moszkvics—412-esek már korábban is részt vettek a versenyeken, de most először mint az izsevszki és nem a moszkvai gyár termékei.

— Az izsevszki kocsik minősége semmiben sem marad le a moszkvaikétól — mondja Szingurindi. — Már 4200 kilométert megtettünk, és még fel sem emeltük a motorháztetőt, olajat sem kellett utánaölteni.

Először szerepel ilyen versenyen a Zsiguli. A volánnál a kaunaszi Girdauskas, a London—Mexikó verseny egyik résztvevője.

— Már megszoktam az új kocsit, sőt tetszik is nekem. Jó a kormány, megbízhatóak a fékek, könnyű a sebességváltás, csöndes az utastér.

Az 58 erbachi indulóból Moszkvába már csak 47-en érkeztek. A dán legénység Fordjával kihúzta Moszkváig, de végzetesen elkésett, bezárták az ellenőrző állomást.

A szovjet kocsik eddig jól bírták a nehéz utakat. Mind a nyolc versenyben maradt — és az összesített 8 perces hibaponttal figyelemreméltó helyet foglalnak el a mezőnyben.

Dmitrij Szaszorov
az APN tudósítója



A győztes szovjet csapat kocsijai Budapesten. Az 52-es kocsi Jurij Leszovszkij és Vagyim Rjecsickij, az 54-es számmal pedig Alekszandr Ipatyenko és Emanuel Lifsic versenyzett

CÍMLAPUNKON:

A Tour d'Europe mezőnye Budapesten, a Duna International szálló előtt

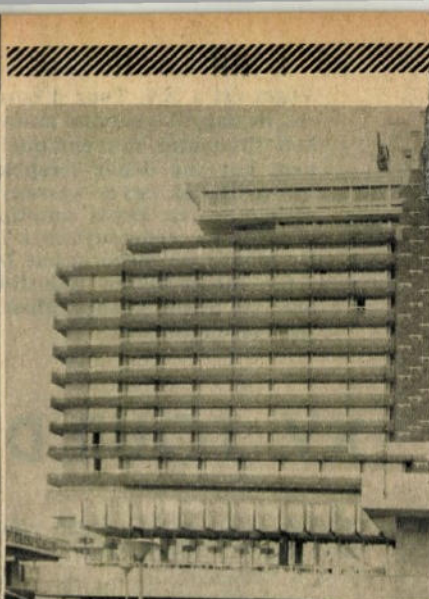
(Rózsa György felvétele)

(Beszámolóink a 31—32. oldalon)

„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. Elfizethető a helyi (Budapest) és a kerületi kézbesítő postahivataloknál és kézbesítőknél. Előfizetési díj negyedévre 18 Ft, fél évre 36 Ft, egész évre 72 Ft. — Előfizetés külföldről: a Kultura Könyv és Hírlap Külkereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviselőjénél. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

71.6738 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató

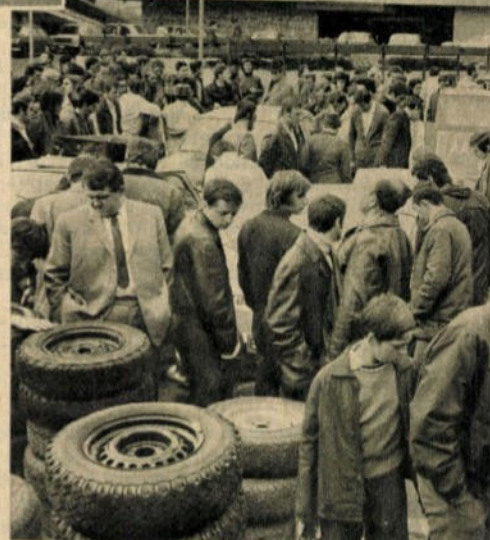


Napokon keresztül ez a Girdauskas—Madreviz páros által vezetett Zsigull volt a falkavezető és kis híján a verseny abszolút győztese. Így „csak” a kategóriaelső helyvel kellett megelégednie a két fiatal szovjet versenyzőnek

XV. TOUR D'EUROPE

Lapzártakor érkezett a hír: a tavaly előtti győztes NSZK-beli Waldner—Vogt pár érkezett elsőként, Opel Ascona kocsival a travemündei célba. Waldner élete legnehezebb versenyének minősítette ezt a hóval, jéggel és viharral tarkított versenyt, amelyet soha el nem felejt. Mint a Süddeutsche Zeitungnak adott nyilatkozatában elmondta, az igazi szenzációról a szovjet versenyzők és az autók gondoskodtak. „Részemre a legkeményebb feladatot a Girdauskas—Madreviz kettős okozta; VAZ-kocsijukkal gyakran kerültek eléem, és a végén éppen csak hogy sikerült egéretat nyernem. Példamutató volt a Moszkvics-team össz munkája. Moszkvától kezdve szoros oszlopban hajtottak, viyáztak egymásra, hogy eredményesek legyenek a csapatversenyben. Es ez maradék nélkül sikerült is nekik. Ehhez az is hozzájárult, hogy kitűnően szervezték meg a szervizüket, amiből más versenyzők is profitáltak.” Az október 9-én, Erbachból elindult 51 kocsiból október 22-én 39 kocsi érte el a travemündei célt.

CSAPATVERSENYT az Avtoexport Moszkvics-kocsijai nyerték! — **EGYENIBEN**, az abszolút értékelés szerint: 1. Waldner—Vogt, NSZK (Opel) 48 pont — 2. Girdauskas—Madreviz, SZU (Zsigull) 53, kategóriagyőztes — 3. Falkenberg—Maarfeld, NSZK (BMW) 65,2 — 4. Ochs—Böckmann, NSZK (Alfa Romeo) 68 — 5. Klein—Heuer, NSZK (Alfa Romeo) 74, kategóriagyőztes — 6. Haugland—Antonsen, Norvégia (Skoda) 78 pont, kategóriagyőztes.



A Pirelli-gyár alkalmi szereldét állított fel a Duna-szálló előtt, ahol gúlákbán állt a sok finom téli gumil



A győztes Moszkvics-csapat egyik kocsija, amelyet a Bubnov—Pecsenkin pár vezetett, készül beállni a zárt parkhelyre

A legkisebb kocsik kategóriájában indult ez a Dr. Bierlich—Kühlewein kettős Autoblanchival

(Rózsa György és MTI—Szebellédy felvételei)

Budapesten még jól tartotta magát ez a Simca, amelyet az Ellermann—Bins pár vezetett

Bélyegezik a Reinhardt—Schlösser kettős (VW—1300) menetelét

