

**am**



**autó-motor**

XXV. évf.  
1972. IX. 6.  
Ára: 3 Ft

**17**



**A HUNGAROSZERVIZ**

# **ZSIGULI MÁRKASZERVIZ**

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  
TELEFON : 136-093**

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

**ÁFOR—AGIP KÚTJAINK NAPONTA 0—24 ÓRÁIG  
ÜZEMANYAGOT UTALVÁNYRA ÉS KÉSZPÉNZÉRT  
EGYARÁNT ÁRUSÍTANAK**



# A KERÉKPÁROSOK ÉJSZAKAI LÁTHATÓSÁGA

Írta: JANKÓ DOMONKOS tudományos munkatárs

Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet Városi Közlekedési Csoport

A közúti közlekedési balesetekről kiadott statisztikai jelentések szerint az 1965—1970. év közötti időszakban a személygépkocsi után a kerékpár-balesetek növekedési üteme a legnagyobb: 158,3% (I. táblázat).

A közúti balesetek számának csökkentése érdekében folytatott tevékenység fontos része tehát a kerékpáros balesetekkel, illetve megelőzésükkel való foglalkozás. A Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet Közlekedésbiztonsági és Forgalmfejlesztési Tagozatának két csoportja — a Városi Közlekedési Csoport és a Közúti Forgalmtechnikai Csoport — részletes vizsgálatot végzett a kerékpárosok éjszakai láthatóságának feltételeivel kapcsolatban. A vizsgálat célja elsősorban az volt, hogy különböző, a valóságban előforduló forgalmi helyzetek veszélyességét — természetesen a kerékpárosok szempontjából — számszerű értékekkel támasszuk alá. A forgalmi helyzetekben kivilágítás nélküli és szabályosan kivilágított kerékpárokon kívül fényvisszaverő fóliával ellátott kerékpárokat is vizsgáltunk, és számszerűen igazoltuk hasznosságukat, „látatásnövelő” hatásukat.

A vizsgálati program három fő részből állt.

## I. LÁTHATÓSÁGI TÁVOLSÁG, HA NINCS SZEMBE HALADÓ FORGALOM

A vizsgálat ezen részében azt az esetet vizsgáltuk, amikor éjszaka a kerékpárost vele azonos irányban haladó személygépkocsi közelíti meg. A személyautó közeledésekor szembehaladó forgalom nincs, tehát csak a közelítő gépkocsi világítja meg az utat. Méréstechnikai okokból ezt az esetet úgy hoztuk létre, hogy a kerékpár az út szélétől 1 méter távolságban állt, és rajta ült a kerékpáros. A világitáshoz szükséges áramot akku szolgáltatta. Tápfeszültség 5 V, amit előzetes mérések alapján 12 km/ó sebességnél termel a dinamó. A közelítő személygépkocsi (Renault R4, az Intézet forgalmtechnikai mérőkocsija) megfelelő távolságból közelítette meg az álló kerékpárost. Az észlelést a személygépkocsi vezetője, illetve a mellette helyet foglaló személy végezte, aki a kerékpárnak vagy valamely fényforrásának megpillantásakor megindította a műszerkocsi hossz mérő berendezését, és a kerékpárosig haladva rögzítették a láthatósági, illetve észlelési távolságot.

A mérési eredményeket a II. táblázat tartalmazza.

## 2. LÁTHATÓSÁGI TÁVOLSÁG SZEMBE HALADÓ FORGALOM ESETÉN.

Gyakorlati tapasztalatok szerint a szembe haladó gépjármű fényszórói jelentősen zavarják a közelítő gépkocsi vezetőjét a vele azonos irányban haladó kerékpáros észlelésében. A vizsgálat folyamán a szembe haladó forgalmat reprezentáló gépkocsi az álló kerékpárostól különböző távolságban, de egy mérésorozat ideje alatt álló helyzetben volt. A „szembe haladó” gépjármű statikus helyzetei: 100, 50, 25, 10, 0 és —25 méter a közelítéssel ellentétes irányban mérve. (A —25 méter annak az esetnek felel meg, amikor a szembehaladó gépkocsi már elhagyta a kerékpárost éppen 25 méterrel.) A mérési eredményeket a III. táblázat tartalmazza.

### I. TÁBLÁZAT

SZEMÉLYSÉRÜLÉSES BALESETEKBE RÉSZT VEVŐ ÖSSZES JÁRMŰVEK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA (OKOZÓK ÉS RÉSZTVEVŐK EGYÜTT)

Balesetező járművek száma 1970-ben

	Darab	1965. év %-ában	1969. év %-ában
Motorkerékpár	10 890	155,9	94,8
Személyautó	10 060	219,9	111,8
Autóbusz	1 299	107,1	103,1
Villamos, trolé	885	98,7	83,7
Tehergépkocsi, nyerges	5 022	169,9	108,3
Traktor, vontató	592	108,8	91,8
Kerékpár	4 563	158,3	98,9
Fogatott jármű	876	111,9	95,5
Egyéb jármű	578	116,1	97,6
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>34 765</b>	<b>163,0</b>	<b>101,6</b>

### II. TÁBLÁZAT

KERÉKPÁROSOK ÉJSZAKAI ÉSZLELHETŐSÉGE, HA NINCS SZEMBE JÖVŐ JÁRMŰ

Észlelési távolság méterben

Kerékpárra vonatkozó jellemzők	Kerékpáros sötét ruhában		Sötét ruhára fényvisszaverő fólia	
	közeliítő gk. tompított fényvel	közeliítő gk. fényszóróval	közeliítő gk. tompított fényvel	közeliítő gk. fényszóróval
I.	37	75	160	260
II.	60	95	155	265
III.	130	180	160	260
IV.	480—500	480—500	480—500	480—500
V.	480—500	480—500	480—500	480—500

I. Világitás nélküli kerékpár — II. Kivilágítatlan kerékpár és a hátsó sárhányon fényvisszaverő fólia (100×80 mm) — III. Ugyanaz, mint II. és fényvisszaverő prizma — IV. Szabályosan kivilágított kerékpár — V. Ugyanaz, mint IV. és fényvisszaverő fólia a sárhányon és az ülés alatt

### III. TÁBLÁZAT

KERÉKPÁROSOK ÉJSZAKAI ÉSZLELHETŐSÉGE SZEMBE JÖVŐ FORGALOM ESETÉN

Észlelési távolság méterben

Szemben álló gépkocsi tompított fényvel												
Közeliítő gépkocsi tompított fényvel						Közeliítő gépkocsi fényszóróval						
A szemben álló gépkocsi távolsága a kerékpárostól méterben												
	100	50	25	10	0	—25	100	50	25	10	0	—25
A	47	37	50	55	25	25	60	80	70	70	65	66
B	115	130	105	115	86	90	200	260	265	325	210	240
C	220	465	460	440	230	280	220	490	480	455	300	370
Szemben álló gépkocsi fényszóróval												
A	30	32	35	20	16	20	50	35	55	45	32	40
B	40	50	95	90	45	48	105	161	260	250	160	165
C	65	165	370	410	110	190	85	145	405	425	130	135

A) Világitás nélküli kerékpár — B) Ugyanaz, mint A, de a kerékpár fényvisszaverő fóliával és prizmával ellátva — C) Szabályosan kivilágított kerékpár



### 3. A VILÁGÍTÓ BERENDEZÉSEK FELSZERELTSÉGÉNEK VIZSGÁLATA KERÉKPÁROKON

A II. és III. táblázatban található mérési eredmények bizonyítják, hogy az előírtas világítás megfelelő biztonságot nyújt a kerékpározónak, és megfelelő méretű fényvisszaverő fólia alkalmazásával növelhető a biztonság. Esetünkben a kerékpáros által használt fólia 160 cm<sup>2</sup> volt. Felmerülhet a kérdés, hogy szükséges-e külön hangsúlyozni ezt a tényt, miután évek óta előírás, hogy csak megfelelő világítóberendezéssel ellátott kerékpár vehet részt a közúti forgalomban. A statisztikai adatok és az általános tapasztalat egyaránt bizonyítja: nincs meg az előírás kellő hatása, szükség van további intézkedésekre.

A vizsgálatot Kecskeméten (Szolnoki út) végeztük 1972. április 12-én. Keresztmetszeti számlálás során, szemrevételezéssel megállapítottuk, hány kerékpár nem rendelkezik az előírásoknak megfelelő hátsó világítással, tehát hány járműnél nincs meg a kivilágítás lehetősége sem. A kapott adatok a valóságosnál kedvezőbb képet mutatnak, lehetséges ugyanis olyan kerékpár, amely minden berendezéssel rendelkezik ugyan, de ezek közül valamelyik nem üzemképes.

A számlálás során 530 kerékpárt vetünk szemügyre, ebből 176-nak egyáltalán nem volt hátsó világítóberendezése.

**A vizsgált kerékpárok 33,2%-ának tehát nem volt szabályszerű világítóberendezése.**

A vizsgálat során tett további észrevételek:

1. A hátsó lámpák legalább 80%-a nem a hátsó sárhányóra, hanem a vázra, az ülés alá, a hátsó tengely mellé, a csomagtartóra volt felszerelve.
2. A hátsó lámpák túlnyomórészt kisméretűek.
3. A kerékpárok általános műszaki állapota rossz, a gépek elhanyagoltak, hiányosak, láthatóan nincsenek megfelelően karbantartva.

#### AZ EREDMÉNYEK ÉRTÉKELÉSE

A statikus forgalomutánzás során nyert eredmények részleteit csak fenntartásokkal lehet a tényleges körülményekre alkalmazni, de az ily módon kapott számszerű értékek egymáshoz viszonyításával megfelelően összehasonlíthatók a különböző forgalmi helyzetek kerékpár-biztonsági szempontból.

Az I. rész mérései során természetesen az volt a legkedvezőtlenebb eset, amikor a kerékpáros sötét ruhában ül a teljesen kivilágítatlan kerékpáron, és a gépkocsi tompított fényvel közeledik. Ekkor átlagosan 37 méterről lehet észlelni a kerékpárost. Ha a feltételek változatlanok, de a kerékpáros fényvisszaverő fóliával ellátott övet csatol a derekára, akkor ezt a távolságot 190 méterre tudja növelni!

Ha a közelítő gépkocsi fényoszórával halad, 75 méter az átlagos észlelési távolság. Fényvisszaverő-fóliás övvel az észlelési táv 260 méterre nő. Ezekből a távolságértékekből természetesen nem szabad azt a következtetést levonni, hogy nem érdemes világítóberendezést használni, a fényvisszaverő fólia elegendő biztonságot nyújt.

A tanulság az, hogy ez a segédeszköz jól kiegészíti a szabályos világítást, és ha az esetleg menet közben elromlik, biztonságot nyújt a kerékpározónak további útja során. A fólia „fényereje” a közelítéskor fokozatosan erősödik, míg a hátsó állandó fényforrásnál nincs ilyen érzés. A mérések alatt szerzett személyes tapasztalatunk az, hogy fólia alkalmazásával jelentősen javult az észrevétel esélye, sőt a teljes felismerés távolsága is megnőtt.

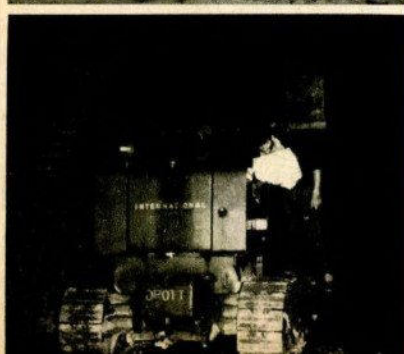
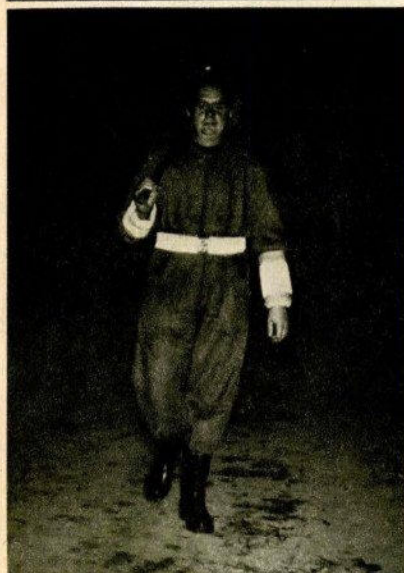
A szembeforgalom utánzása során kapott eredmények szerint a legveszélyesebb eset az, amikor a kerékpáros sötét ruhában kivilágítás nélkül kerékpáron ül, és a szembe haladó jármű fényoszórával közlekedik a kerékpáros mellett, míg a közelítő gépkocsi tompított fényt alkalmaz. Ebben az esetben az átlagos észlelési táv csupán 16 méter! Ez a rendkívül kedvezőtlen érték 110 méterre növekszik, ha a kerékpár szabályos kivilágítású. A teljesen kivilágítatlan kerékpár esélyei jelentősen javulnak, ha fényvisszaverő fóliát használ a kerékpáros — hasonlóan az I. rész eredményeihez —, de természetesen a vizsgált esetek közül a legnagyobb biztonságot a szabályos kivilágítás és a fényvisszaverő fóliás kiegészítés együttes alkalmazása nyújtja.

#### JAVASLATOK

1. Az eddiginél nagyobb mértékben kell érvényt szerezni a kerékpárok világítására vonatkozó előírásoknak, és ezt sorozatos, szigorú és következetes ellenőrzésekkel kell kiegészíteni.
2. Szükségesnek látszik a kerékpárlámpák méreteinek és felszerelési helyeinek felülvizsgálata, egységesítése és egy erre vonatkozó előírás kibocsátása.
3. Meg kellene fontolni a kerékpárok valamilyen időszakos műszaki felülvizsgálatának bevezetését, valamilyen adminisztratív szempontból is ésszerű mértékben.
4. Az eddiginél célratörőbb és intenzívebb felvilágosító propagandát kellene kifejteni — a tömegkommunikációs eszközök szélesebb körű felhasználásával — a kerékpáros balesetek csökkentése érdekében.
5. A kereskedelem bevonásával el kellene terjeszteni a fényvisszaverő fóliákat, és megfelelően ismertetni kellene ezek használatát és előnyeit.
6. Szükség és lehetőség szerint közlekedéscélú intézkedésekkel kell elősegíteni a gépjármű- és kerékpárosforgalom elkülönítését.

A hátsó sárhányóra és az ülés alá helyezett fényvisszaverő fólia sokszorosra növeli a kerékpár láthatóságát

A fényvisszaverő fólia a ruházaton, a különféle jelzéseken, sőt a rendszám-táblán is életet menthet!



## Több szem többet lát...



Ez év júliusától az 5. és 43. sz. főúton gyakran találkozom a fényképen levő nagyméretű (1000×1500 mm) táblával. Kérem, szíveskedjenek felvilágosítani a következőkről: Mi a tábla jelentése? — Mennyiben van összhangban az 1/1971. (I. 29.) BM—KPM rendelet 8. § 2. bekezdésében foglaltakkal? — A tábla színe: kék alapon fehér, az áthúzás piros. Tekintettel arra, hogy a „jelzéseket” naponta több ezren látják, nem lenne hasznosabban a választ az AM-ben leközzölni.

**NAGY SÁNDOR**

Hódmezővásárhely, Nádor u. 60/a.

Derecskén, az Autóklub és a helyi Közüti Balesetelhárítási Tanács közreműködésével jól sikerült ankétot rendeztek a járás autósai részére. Szakemberek ingyenesen beállították a megjelölt autótulajdonosok kocsijának reflektorait, és tanácsokat adtak a helyes üzelmeltetéshez. Jól tudjuk, milyen balesetveszélyes a rosszul beállított reflektor! A műszaki tanácsadás után néhány filmet vetítettek le a megjelentek előtt. Így többek között az „Autosélet, vezetéstechnika”, „Közlekedési magatartás” és a „Vigyázzunk rájuk” című filmeket. Az ankétban a járásból mintegy 35 autós vett részt. Hasonló kezdeményezések hatására közútjainkon remélhetőleg csökken a balesetek száma.

**SZALAY PÁL FERENC**

Tápé



## Gyermek a csomagtartóban

Íme egy példa, hogy gyerekekkel és autóval hogy kell vigyázni.

Új Zsigulimmal hétvégi telkünkre utaztunk. Magunkkal vittük 7 éves örökmozgó kislányunkat is, aki, ha csak teheti, az autóban mászkál, tesz-vesz, ismerkedik vele. Amíg a telken dolgoztunk, lezártam előle az ajtókat, de a visszaindulás előtti órában elkezdtem a kocsival foglalkozni, kinyitottam, takarítottam. Felnyitottam a csomagtartó fedelét is, készítettem a berakodásra. A két kulcskészlet közül csak az egyiket vittem magammal. A kulcsokat a csomagtartó kinyitása után a benzintankra tettem.

Közben elszóftottak. Amikor visszajöt-

tem a kocsihoz, játékos kedvű fiam kopogását hallottam, aki bemászott a csomagtartóba, s annak fedelét magára csapta. A kulcsok benn maradtak. Egy percre kétségbeestem. A gyerek belülről a zárnyelvet nem tudja féltetni, a hátsó lámpát is hiába szerelném le, a kulcsokat nem tudná kiadni. A hátsó ülés rögzített, csak a műbőr felhajtása után tudnék benyúlni a gyerekekhez. Az is rögtön eszembe villant, hogy sok töprengésre nincs idő, mert a pormentes gumizár miatt levegő-utánpótlás nem jut a csomagterbe, a pótkerékben levő levegőt pedig a gyerek nem tudja kiengedni. A levegő így legfeljebb egy órára elég neki.

Először a zár feltöréséhez kezdtem szerzőszámok után nézni, de rosszullet kerülgetett, ha szép új autónk roncsolására gondoltam. Közben a gyerek a sötétben

tapogatva megtalálta a kulcsokat, mondtam neki, hogy jól tartsa kézben.

A megoldást a benzintöltő adta. Zárat még nem szereltem a takaróajtóra, kinyitottam, a töltőnyílást körülvevő gumit kitéptem foglalatából. Fiam nagynehezen ki tudta adni mellette a kulcsokat. Elgondolni is rossz: mi történt volna, ha becsúsz a benzintartály és a karosszérialemez közé.

Két tanulságot vontam le az esetből, amelyeket a nem-gyerekes autósok is figyelembe vehetnek: mindig két kulcskészlettel fogok ezután elindulni, és ha a kocsitól elmenyek, a kulcsokat zsebre teszem. Kislímam hiába fenytienem ez ügyben, be fog ő még mászni oda egy-párszor ugyanis...

**SZIRTES TIBOR**

IO-02-50

## BOGÁTI PÉTER:

# A KUGLIFEJŰ

A lámpa zöldre vált, és az Engels tér oldalában toporzékoló horda meglódul; mellettem a tizenötös busz bőgve rohamozza meg az Október 6. utca szűk torkát, mint-ha attól félne, lassabban nem fér bele. Én balra kanyarodom, a József Attila utcába. Utána leveszem lábammat a gázról, hiszen a Nádor utca sarkán piros lámpa vár. A kanyar tőrája elegendő ahhoz, hogy a lámpáig elcsurogjak: a távolság talán harminc-negyven méter mindössze.

Mögöttem két kocs, típusa, évjárata mint az enyém. Se nem gyorsabb, se nem szebb. A kormánynál középkorú, simára kopott (vagy kopaszított) fejű férfi ül. Hirtelen felmordul talpa alatt a motor, indexét kivágja, egyet ugrik a szélső sávba, elhúz mellettem, s éppen csak hogy marad ideje, helye visszaszorolni üresben guruló szelíd járművem elé. Csikorogva fékez, hiszen a lámpa még mindig piros. Büszkén pillant a tükörbe: engem néz, mit szólok hozzá...

Mit szólnak? Azt, hogy inkább magadat néznéd, Kuglifejű! Magadat, a Csodálatos Motorost, a Nagyszerű Menőt, akit arra akart kényyszeríteni ez a Tötyörgő Alak, ez a Csooszogó Féreg, hogy takarékoskodj a benzinnel, a kuplunggal, az idegeiddel, aki akkor is ténsfereg, amikor nem sírgős, aki nem érti, hogy van a kocsis azért van, hogy Nyomni Lehessen, és egyáltalában... Meg azt is gondolom, hogy jön itt most néhány kanyar a téren, a hidon, az Alagút előtt, amelynek nagyjából minden titkát ismerem, hiszen naponta többször is járom, lenne hát alkalmam, hogy Kuglifejet leszoktassam a törtéte-ről, az erőszakoskodásról. No igen, ez lenne a célszerű: bepaszírozni Kuglifejet az aszfaltba, kiszorítani a Grahsham Mackó pultja alá, fellökni az Akadémia lépcsőjére, és végül, ha még marad belőle valami, azt egyszerűen és könnyedén lebillenteni a Lánchídról a Dunába. Kerülgesse a Sétahajót, ne engem!

Nézem magam előtt Kuglifej kissé horpadt lökhárítóját, újrafestett féloldalát, és arra gondolok, hogy kiskorom-

ban valláserkölcsei nevelést kaptam, amely szerint a büntetést bízzuk a Jóistenre.

A lámpa itt is zöldre vált, és Kuglifej akkorát ugrik, mint a szöcske. Voltaképpen hálás lehetek neki, hogy elem vágott, mert ha ezt mögöttem teszi, lenyelem a kormánykerékem, és a csomagtartómat vihetem kalapátatni.

A Roosevelttéren összefolyik oszlopunk a hídról érkező, s erre kanyarodó kocsikéval. Nincs csúcsidő, de azért nem kínoz a magány. A szélső sáv azonban, jó honi szokás szerint, üres, mint a sivatag. Kuglifej, ez a tiéd!

S mintha csak bővölték volna, index ki, gáz be, és a két bádóg jobbról elúszik az oszlop mellett. Énbélem pedig a megnyugvás nagy és szép békéje száll... Mert Kuglifej nem tudja, amit én: a szélső sávon ilyenkor délben és koradélután a kanyar közepén, az Akadémia magasságában egy széles turistabusz parkol! Tilosban és forgalmat akadályozva, szabálytalanul és szemtelennül, de most az egyszer odase nek! Most és ezúttal a Történelmi Igazságszolgáltatás állította oda!

Nyomorult emberi gyarlóság, tudom, de nem állom meg röhögés nélkül, amikor csendesen elhajtok a busz mögé beszorult, dühösen ágaskodó kék doboz mellett. Ablakában Kuglifej úgy tekintget hátra, mint szardínia a félig nyitott doboz résén, ha lecsorgatták róla az olajat.

Besorol mögém, én pedig tudom, hogy a kuglifejek nehezen tanulnak. Ezért a Clark Ádám térre érve menten kitor rajtam a kötelező udvariasság, szépen lefejezek és intek a balról összegyűlt várakozóknak: csak tessék, haladjatok! Hálás integetések a válasz.

Hogy Kuglifej integet-e mögöttem, s ha igen, mit, azt nem tudom. Mint ahogyan azt sem tudom, hogy tanult-e az esetből. A Kuglifej ugyanis nem azért Kuglifej, mert kívülről kopasz; belülről, az agytekervényei, sajnos, azok a simák...

## ÖTMILLIÁRDOT

fordítunk az idén utépítésre és útkorszerűsítésre. Szeptemberben — ezekben a napokban — átadják a forgalomnak az M7-es autópálya Martonvásárig terjedő szakaszát. A terv szerint a jövő év végéig Székesfehérvárra kell eljutnia az autópálya új, második útsávjának. Az utépítők azt szeretnék, ha jövőre már az idény elején átadhatnák a forgalomnak a csaknem 60 kilométeres kész autópályát. A gépeket és a munkaerőt most a főként nemzetközi forgalmat is szolgáló főútvonal-hálózatra koncentrálják. Új nyomvonalon építik az M1-es út Tatabánya és Győr közötti szakaszát; ennek elkészülte után hét olyan vasúti kereszteződés szűnik meg, ahol gyakran sokat kell vesztegetni a gépjárművezetőknek. Teljes erővel folytatják a 4-es főútvonal korszerűsítését; Albertirsa és Abony között hamarosan új nyomvonalra terelik e fontos út forgalmát. Az 5-ös főútvonalon a legjelentősebb munka az idén Kecskemét területén folyik. Korszerűsítik a 3-as számú út is: Gyöngyösváron környékén már befejezés előtt áll az új nyomvonal építése. A Dunakanyar forgalmának javítását szolgálja a 12-es számú vác—szobli út korszerűsítése. Említsük még a 15-ös út határmenti szakaszának, valamint a rajkai átkelőhelynek a korszerűsítése is.

## TOGLIATTIBAN

augusztus 4-én a Volgai Autógyár harmadik futószalaga is megkezdte működését, s a VAZ—2103 jelzésű autókat állítja elő nagy sorozatban. A két kilométer hosszúságú futószalagot évi 220 ezer autó gyártására tervezték. A gyár másik két futószalagjának a kapacitása ugyanennyi. Mint ismeretes, a Volgai Autógyár 1970. szeptemberében kezdte meg a VAZ—2101 jelzésű Zsigulik gyártását, amelyből a következő évben már 172 ezer készült. A második futószalag 1972. januárjában kezdett működni.

## KÜLÖNBIZOTTSÁGOK

veszik át az ismert kormányrendelet szerinti kocsialomány-csökkenés során leadott személyautókat, s azokat az arra jogosult vállalatok, szövetkezetek útján kell értékesíteni. Az erre vonatkozó miniszteri rendelkezés kimondja, hogy a felkínált közúti személyautó bizottsági átvétel nélkül nem tartható az értékesítő vállalat, szövetkezet előterében, s forgalomba sem hozható. A

Boldogan mosolyog a kétszeres autós világbajnok angol Jackie Stewart felesége társaságában a londoni Buckingham-palota kertjében, abból az alkalmából, hogy honfitársainak is dicsőséget hozó kiemelkedő autósportsikerei elismeréséül II. Erzsébet angol királynőtől átvette a nagy értékű brit birodalmi kítüntetést



Igazán eredményes és közmegbecsülést érdemlő autós pályafutást fémjeleznek — itt a szó igazi értelmében is — Nagy Lászlónak, az I/6-os AKÖV gépkocsivezetőjének a munkaeszközén ezek a plakettek. Egy klegyensúlyozott és megbízható autós életút eddigi szakaszának a bizonyítéka az 1960-tól eddig öt alkalommal elnyert, kiérdemelt, és immár a 750 ezredik balesetmentes kilométer teljesítését is jelző plakett. Nagy László törzsgárda tagja vállalatának. Mindössze három munkahelyen dolgozott eddig. Szenvédeyesen szereti az autót és az autózást. Amikor azt kérdeztük tőle, hogy mi a titka eddigi balesetmentes vezetésének, így válaszolt: „Kedvelem a józan megtontalálással követendő tempót, és mindenkor igazodom a forgalomritmushoz. Igyekszem minden közlekedő partnerrel szemben türelmes és előzékeny lenni. Még akkor is, ha adott esetben a szabályok szerint a másik félnek, az engem esetleg akadályoztató közlekedőnek nincs is igaza. És őszintén remélem, hogy ebben a felfogásban tovább gyűjtve a kilométereket, két év múltán feltűzhetem az autóm szélvédőjén levő kis táblára a többi közé az egymillió balesetmentes kilométert is igazoló plakettet.” Minden jót kívánva Nagy Lászlónak az eddigi eredményeihez, őszintén ezt kívánjuk mi is. És még azt is, hogy mind több szélvédőn szeretnénk látni az autósok becsületrendjét. Mert ez egyet jelentene azzal, hogy mind kevesebb lenne útjainkon a baleset...

bizottságoknak az a feladatuk, hogy a felajánlott autót műszakilag minősítsék, s az ennek megfelelő alapárát kialakítsák. Ok határozzák meg azt is, hogy az átadott autót közületnek vagy magán-személynek adható-e el, illetve selejtezésre kerül-e. Az értékesítő vállalat a kereslet és a kínálat alakulásától függően, a mindenkori piaci viszonyoknak megfelelően elterhelt a bizottság által meghatározott alapártól. Ebben az esetben pótkalkulációval meg kell határozni az új „fogyasztói” árat, amelyet a Merkurnál a kereskedelmi igazgató, a szövetkezetről az elnök hagy jóvá. Magán-személynek csak olyan autót adható el, amelyre a Taxd, az Autóközlekedési Tanintézet, autós munkaközösség, vagy más közületi vállalat nem tart igényt.

## FÉLÉV ALATT

egymillió 700 ezer külföldi érkezett hazánkba, 3,6 százalékkal több, mint az elmúlt év első félévében. A szocialista országokból érkező vendégek több mint egyharmada az idel esztendő első felében is Csehszlovákiából jött. Lengyel-

országból kétszer annyi, az NDK-ból 21 százalékkal, a Szovjetunióból 17 százalékkal több turista látogatott hazánkba; tovább csökkent viszont a Jugoszláviából és Bulgáriából érkezők száma. A tőkésországok közül legjobban az NSZK-beli turisták érdeklődése nőtt a hazai üdülési lehetőségek iránt; 36 százalékkal többen látogattak Magyarországra. Az angol vendégek száma 22 százalékkal, az osztrákoké 18 százalékkal volt magasabb az előző évinél. Az elmúlt évekhez hasonlóan a Balaton és Budapest képviseli a legfőbb idegenforgalmi vonzerőt; e két tájegység a turisták 70 százalékának úticélja.

## FIATAL PÉCSI HÁZASPÁR

— Román János sörgyári technikus és felesége — nyerte a Pécssett rendezett Országos Közlekedési Kiállítás tárgysorsjátékának főnyereményét, a Zsiguli autót. A Kiállítás napjaiban érkeztek vissza nászútjukról Pécsre, s a szerencse a 000 485 sorszámú ötförintos sorsjegy nyereményével gyorsan az ifjú pár mellé szegődött.

## Tallózás a világsajtóból

Harkovban, a nagy ukrán ipari központban újabb — ezúttal gépgyártási — tudományos intézet létesült, az Ukrán Tudományos Akadémia keretében. Munkatársai olyan elméleti tételek kidolgozásával foglalkoznak, amelyek segítségével a tervezők automatikussá tehetik bármely erőgépjel tervezését, legyen szó akár a motorkerékpár motorjáról, akár a hőerőmű blokkjáról. A harkovi szakemberek most újabb típusú autós- és traktormotoron dolgoznak, amely gázturbinán alapszik. A forgatónyomatékokat közvetlenül a turbina tengelyéről adják át a kerékre, a sebességet pedig üzemenyagadagolóval szabályozzák. Üzemenyag gyanánt egyébként bármilyen olajfrakció, sőt nyersolaj is használható. Az ilyen típusú motorban az üzemenyag teljesen elég, ennél fogva a motor gazdaságosabb, a kipufogógáz pedig jóval kevesebb mérgező anyagot tartalmaz.

(APN)

A nők nem vezetnek rosszabban, mint a férfiak, s ezt statisztikával bizonyítják a biztosítók. De hozzáfűzik: „Vizsont más hibákat követnek el...” A nők például gyakrabban megszegik az előző szabályait, rosszul kanyarodnak, nem néznek hátra, ha kinyitják a kocsiját stb. Ezzel szemben szinte soha nem ütköznek az előttük haladó kocsik hátsó részének, csak nagyon ritkán tévednek le az úttestről, és szigorúan tartják magukat a „Jobbra hajts!” előírásaihoz.

(Krafthand)

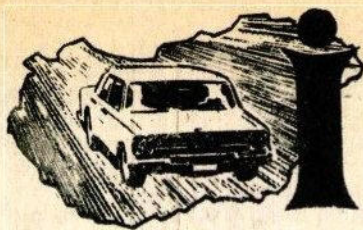
A lakókocsik fehérek maradnak, habár például az NSZK-ban 10 kempingkocsi-vásárlóból 9 színeset szeretne. A gyártók ennek ellenére nem merik a színes festéket mártani az esetjüket. Ennek tulajdonítható, hogy az NSZK-ból az idén újtárra bocsátott mintegy 70 000 tulajdonost kereső karavánkocsi is mind fehér lesz. A gyárak — úgy tűnik — a nagy Henry Ford elvét követik, aki egykor azt mondta: „Minden színben kapható az autós, mindaddig, amíg feketéről van szó...”

(Hobby)

Új fakultást nyitottak a Kazányi Repülőgépipari Egyetemen, amelyen a Volga-vidéki Tatar Autonóm Szovjet Köztársaság Tatáriban épülő autógyára számára képeznek majd mérnököket. Ez lesz a Szovjetunió legnagyobb autógyára. Az egyetemen korábban számítási- és irányítástechnikai fakultást is szerveztek.

(APN)





# ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER,  
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

57

A hajdan sok vizimalom természetes energiáját biztosító Szinva patak bal partján szerpentin jellegű útvonalon haladunk Lillafüredre. A patak jobb partján Miskolcra az erdei kisvasút nyitott szerelvénye birkózik a meglehetősen meredek emelkedővel, hogy majd visszafelé sokkal könnyebben és szinte zajtalanul ereszkedjék alá.

Az 1927—30 között épült Palota Szálló körül igen jól kialakított parkolóhelyet találunk. A fényűző pompával berendezett épület most hazánk egyik legszebb, s talán a legkényelmesebben berendezett SZOT-üdülője (1. kép). Előtte impozáns függőkert, balra vízesés. Mögötte szépen gondozott park és kis fürdőmedence szolgálja a vendégek kényelmét. A függőkertben hosszabb időn keresztül élvezhetjük e rendkívül romantikus kert szépségét, a teraszokon sétálva mind erősebben halljuk a vízesés különleges moráját. A függőkert középső részén találjuk a Forrás-barlangot. A vízésre innen nyílik a legszebb kilátás (2. kép).

Velünk szemben, mindjárt a műút mellett a Molnárszikla áll. A néphagyomány szerint a szegény molnárlégény és a jómódú molnármester lánya között kialakult hő szerelmet zárta örökre magába. A mester nem engedte, hogy lánya a szegény molnárlégényhez menjen feleségül. Így történt aztán, hogy az egymást forrón szerető fiatalok szívük tiszta szerelmét e kősziklába zárva vetették alá magukat az örök mélységbe.

Kissé lejjebb, a templom alatt találjuk azt az 1779-ben épített emeletes házat, melyben a Bányamívelési Társaság kancelláriája volt. Itt a Lenin Kohászati Művek a helybéli és az egyetemes kohászat történetét bemutató kiállítást rendeztetett be.

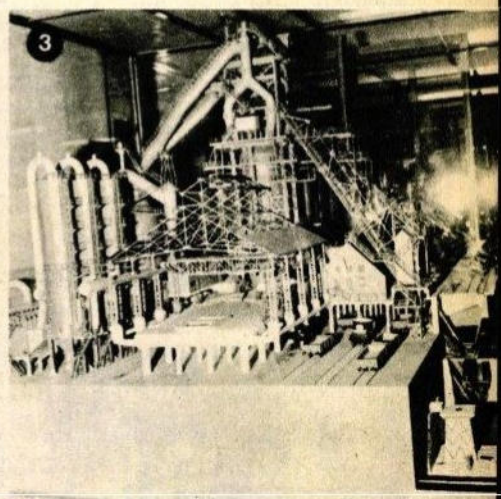
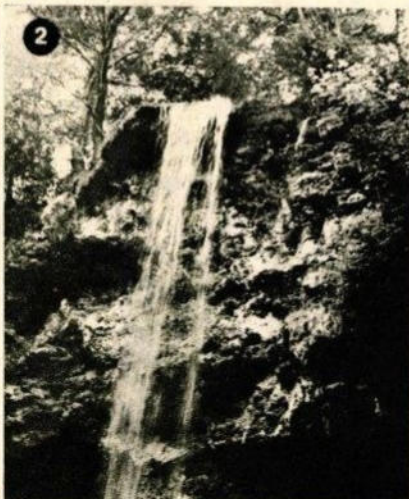
Diorámában láthatjuk az észak-európai, kínai, indiai, egyiptomi, kameruni stb. őskohászat emlékeit. A diorámák felett ügyesen rendszerezett diasorozat, alatta pedig e kezdetleges módszerek segítségével, verejtékes munkával készült eszközök láthatók. A hazai vaskohászat fejlődése Fazola Henrik munkásságával kezdődik.

Ügyesen, ötletesen megszerkesztett működő makettek segítségével a kohászat és az acélgártás folyamataival ismerkedhetünk meg (3. kép). Az emeleten a vaskovácsolás és -hengerezés menetét követhetjük végig. Az igen egyszerű, szakszerű és rendkívül tanulságos kiállítás megtekintését az iskolai csoportoknak is feltétlenül javasoljuk.

(Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



# A „CAMPING” RÁDIÓRÓL

A „Camping” típusú rádió a kocsi-  
ban mint autórádió, a szabadban pe-  
dig mint táskarádió egyaránt jól mű-  
ködik. A gépkocsin kívül használva  
belső ferritantennájával középhul-  
lámán, kihúzható teleszkópos anten-  
nája segítségével pedig a rövid- és  
az URH-hullámsávokon biztosít sze-  
lektív vételt. (Selektivitáson a rádió  
állomás-elválasztó képességét ért-  
jük).

A többi hazai autórádióval szemben  
külön előnye ennek a készüléknek,  
hogy URH-n is működik. És ennek  
az előnyös tulajdonságnak főleg az  
autósok veszik a hasznát, ugyanis  
ebben a sávban egész nap hallható  
a Petőfi-rádió műsora (Csúcsgor-  
lom!), az URH-ra jellemző kifogás-  
talan hangminőségben. Itt hallható  
továbbá a délutánonként kezdődő  
önálló URH-program is, amely teljes  
egészében jórészt szórakoztató jel-  
legű zenei műsor. Ezt azért is érde-  
mes megjegyezni, mert elég egyszer  
erre a műsorra „ráállni”, és a to-  
vábbiakban már a vezetés közben  
nem kell a jó zenei műsor keresgélé-  
sével — nemritkán balesetveszélye-  
sen — bíbelődni.  
További előny még a zavartalan vé-

tel, ebben a sávban ugyanis a neon-  
reklámok s a villamos-trolibusz fel-  
sővezetékei nem zavarnak. Ugyanak-  
kor zivatart idején a főleg hosszú- és  
középhullámán hallható elektromos  
kiszülésekből eredő recsegés az  
URH-n nem jelentkezik. Mindent  
összevetve tehát a bőséges zenei  
anyag, a kifogástalan hangminőség  
és a zavartalan vétel kiemelik az  
URH jelentőségét.

Egy hátránnyal azonban számolnunk  
kell: a rádióhullámok ebben a hul-  
lám tartományban nem követik a te-  
rep görbületeit, s ezért az adó csak  
olyan körzetben vehető, ahonnan  
még „optikai” rálátás van az adóan-  
tennára. Ebből következik tehát,  
hogy a budapesti URH-adások csak  
a főváros külső kerületéig vehetők  
igazán jó minőségben. Az ország  
különböző területein való áthaladás  
során azonban jépkocsin érinthetünk  
olyan körzeteket, városokat is, ahol  
URH-reléadók sugározzák a buda-  
pesti műsort.

A „Camping” rádió hangteljesítme-  
nye a szabadban elegendő, autóban  
azonban esetenként kevés. Éppen  
ezért célszerű a műszerfalba külön  
hangszórót szereltetni, mégpedig úgy,  
hogy a vezető, illetve az utasok felé  
irányítsa a hangot. A rádióhoz csat-  
lakozó külső hangszóró dugója levá-  
lasztja a készülék saját belső hang-  
szóróját, tehát csak az utastérbe irá-  
nyított külső hangszóró működik,  
ezáltal nem kell a teljesítményének  
határáig igénybe venni a rádió vég-  
erősítő-fokozatát.

Gyakori jelenség az is, amikor a  
Camping rádiót az autóban adapter-  
ről működtetjük, hogy a túlterhelt  
végfokozat tönkremegy. Ez abban

nyilvánul meg, hogy miután a rádiót  
behelyeztük az adapterbe és na-  
gyobb hangerővel kezdjük működ-  
tetni, pár perc múlva torzítani kezd;  
végül is kiégeti az adapter biztosít-  
ótját. Ilyenkor csak a végerősítő  
tranzisztorok cseréje segít. Erősebb  
biztosítókkal azonban semmiképp ne  
kísérletezzünk, mert ez még nagyobb  
bajhoz, a készülék leégéséhez vezet-  
het. Mindenesetre jó tudni azt is,  
hogy amennyiben a rádióknak ilyen  
hibája van, belső telepeivel még  
úgy-ahogy működik, de ezeket két-  
három nap alatt teljesen kimeríti. A  
hibátlan készülék viszont nyolc-tíz  
hétig is kifogástalanul sugározza a  
műsort az új elemekkel.

Ha az autónk negatív testelésű, kü-  
lönösen vigyázzunk arra, hogy a kül-  
ső antenna ne érintkezessen a ka-  
rosszériához, mert ez egyes típusok-  
nál a rádió belső antennatekercsé-  
nek leégéséhez vezethet. És ne fele-  
dezzünk meg arról sem, hogy a rá-  
diót jól rögzítsük a tartókeret záró-  
lemezeivel, s az antenna-átkapcsoló  
gombot nyomjuk be. Ezzel váltsunk  
át a külső antennára.

Egyébként a 12 és a 6 voltos kocsik-  
hoz egyaránt kapható adapter, s ezek  
testelése az autó polarizálásától füg-  
gően tetszőleges lehet.

A beszerelést és az ezzel kapcsolatos  
tennivalókat (zavarszűrés, töltőfe-  
szültség-ellenőrzést, beállítás, vagy  
akár a külső antenna beszerel-  
ését) bízzuk inkább az autórádió-  
szervizekre, ahol a szakemberek  
hasznos útbaigazítást is adnak az  
autórádiók használatával kapcsola-  
tos további kérdéseinkre.

Gánthay Ferenc  
autórádió-műszerész

## A hátsó ködlámpákról

Nem tartozunk a gyakran ködös országok közé, de  
autóink között egyre nagyobb népszerűsége tesz  
szert a hátra szerelt, vörös fényt adó ködlámpa, amely-  
nek hasznosságát az őszi hónapok igazolják majd.

Eddig megfelelő rendelkezés hiányában mindenki saját  
elképzelése szerint szerelte fel, illetve kötötte be az  
ilyen lámpát. Mivel ennek a lámpának a normál záró-  
fényénél ötször erősebb fénye van, a szabálytalanul féklámpák-  
ként használatos lámpák ezért jelentősen veszélyt  
— a mögöttük haladó kocsik vezetőjének elvakítása  
miatt — a közlekedés biztonságára. Az Autófelügyelet  
érvényes rendelkezése kimondja, hogy a hátsó ködfényt  
csak ködös időben, rossz látási viszonyok mellett sza-  
bad használni. Tilos a hátsó ködlámpákat a féklámpák-  
kal, vagy az irányjelzőkkel összekötni, és azokkal szink-  
ronban működtetni. A lámpák felszerelésekor tekintet-  
tel kell lenni arra, hogy  
— egyetlen hátsó ködlámpát nem szabad felszerelni; ha

valaki ilyet szeretne használni, akkor minden esetben  
párosával és szimmetrikusan elhelyezve kell az azonos  
erősségű és színárnyalatú (vörös) fényt kibocsájtó lám-  
pákat felszerelni;

— a hátsó ködfény külön kapcsoló segítségével legyen  
működtethető a mellső ködlámpáktól függetlenül, lehe-  
tőleg csak azok bekapcsolása után;

— a lámpákat a hátsó záró fények szintjénél maga-  
sabbra ne szereljük.

Amikor ezek a lámpák még nem voltak kaphatók az  
üzletekben, többen választották azt a megoldást, hogy  
a normál ködfényszórók üvegét házilag átfestették. De  
a festés hamarosan lepergett, és az egyébként is sza-  
bálytalan kivitelű lámpa nem felel meg a rendelteté-  
sének. Erre a célra napjainkban már több típusú lám-  
patestet lehet kapni, és így a „barkáclámpák” kicseré-  
lésének nincs akadálya.

Nándori Ferenc

Szabályosan elhelyezett ködlámpák

Nem követendő példa! Egyetlen köd-  
lámpa, túl nagy méretű lámpatestek a  
kocsi méretéhez viszonyítva, rossz el-  
helyezés

A jobb oldali tolatólámpa helyére köd-  
lámpa illik, a tolatólámpa pedig az út-  
közö vonala alá helyezve jobban megvil-  
lágítja az úttestet





# Képes



## híradó

A nyári szezon idején hoz-  
zánk is sokan látogattak  
olyan lakóautóval, amely  
nem utánfutós, hanem a  
gépészeti rész, tehát a szer-  
kezet és a felépítmény kö-  
zös egység. Olvasóink közül  
többen kértek tájékozta-  
tást ezekről a megoldások-  
ról is, illetve rajzokat, ké-  
peket az egyébként nem-  
igen látható belső térről

Feltűnően sok motoros-házat építenek mostanában a Ford különböző gyárai az úgynevezett  
Tranzit modellek vázára; ezek közül választottunk ide néhány jellegzetes formát. A szűkre sza-  
bott, de összkomfortos – kétliteres, négyhengeres V-motorral hajtott – guruló házikóban gyak-  
ran zuhanyzófülke is található

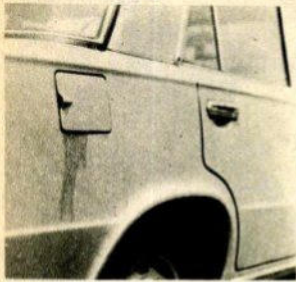


Igen érdekesek a  
legkisebb típusokból  
is kialakítható, sá-  
tortetű lakó-, il-  
letve hálószobák. Az  
1100-as, valamint az  
1300-as Escort kombi  
is alkalmas már ar-  
ra, hogy hálókocsi  
legyen, tehát „Dor-  
mobile” néven, il-  
letve hivatalosan Es-  
cort Motor Caravan  
jelzéssel szerepeljen  
a gyári típuslistán



# AUTÓSOKNAK

KOCSIÁTVÉTELI  
SORSZÁMOK  
LAPZÁRTAKOR  
AUGUSZTUS 29-ÉN

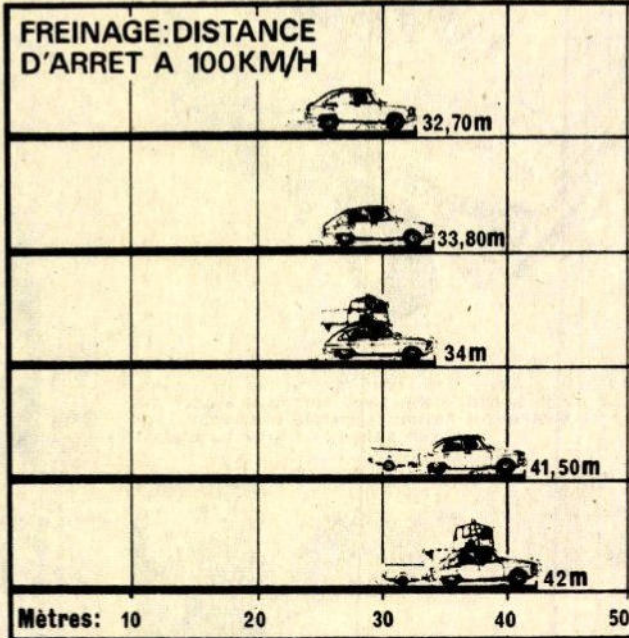


## A FÉNYEZŐK IS KÉRIK

az autósokat, az autósok pedig a töltőállomások kútkézelőit, hogy az utolsó literreknél bánjanak egy kicsit óvatosabban a tömlőzárral. A túlfolyó benzin ugyanis megtámadja a fényezést, és miután sok kocsinál igen feltűnő helyen — például oldalait, elég magasan — van a betöltőnyílás, a kicsorduló benzin foltja különösen a világos színű kocsik lemezén hagy csúnya nyomokat. Olyanokat, amelyeket nemhogy házilag, de még iurfangos eljárásokkal a fényező szakma mesterei sem tudnak eltüntetni. Illetve csak olyan módon lehet megszüntetni ettől a színeződéstől, ha újra festik az egész sárvédőt. Ez viszont nem olcsó mulatság. Nem éppen korszerű megoldás, de talán egy, a tanknyíláshoz tartott rongydarabbal is meggátolhatjuk, hogy a kocsi oldalára folyjon a benzin.

## A FÉKÚT

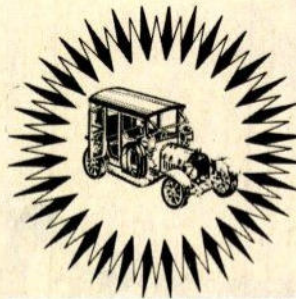
változásairól többnyire azzal összefüggésben kerül szó, hogy száraz, illetve csúszós az út, vagy pedig a haladási sebességhez viszonyítjuk. A francia L'Automobile című lap rajza viszont arra hívja fel a figyelmet, hogy a kocsik terhelése — két-öt vagy öt utas, csomagok a tetőn, esetleg utánfutó, plusz tetőcsomag — milyen mértékben változtatják meg például egy 100 km/óra sebességgel haladó R-16-os Renault-nál — azonos erejű fékezést számítva — a fékutat. Vegyék ezt figyelembe azok is, akik most a víkendházakból költözőknek hazaz...



## AUTÓFELSZERELÉSI SZAKÜZLETÜNKBEN

nagy választékban kaphatók:

HAZAI ÉS IMPORTÁLT GUMI-ABRONCSOK, TÖMLŐK  
MINDENFAJTA AUTÓSZERSZÁM  
AUTÓFELSZERELÉSI ÉS AUTÓ-ÁPOLÁSI CIKKEK  
AZ AUTÓTÚRÁKHOZ ÉS KEM-PINGEZÉSHEZ SZÜKSÉGES ÁRUK



**VASEDÉNY**  
**BUDAPEST**

Budapest XIII.,  
Országbíró u. 49-53.  
(Reitter Ferenc utca sark) Telefon: 203-149

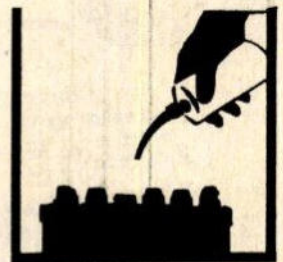
Nyitvatartás: 9-től 17 óráig  
szombaton: 10-től 15 óráig

KITŰNŐ PARKOLÁSI LEHETŐSÉG!

MOSZKVIC	30 416
MOSZKVIC Kombi	499
POLSKI-FIAT-1300	8 460
POLSKI-FIAT-1500	3 275
SKODA	29 102
SKODA Sport Coupé	75
TRABANT Limousine	41 903
TRABANT Kombi	5 523
TRABANT Hycomat	901
WARTBURG Limousine	18 198
WARTBURG de Luxe	14 223
WARTBURG de Luxe tolótetős	747
WARTBURG Tourist	1 900
ZAPOROZSEC	5 872
ZASTAVA	2 654
ZSIGULI (Budapest)	14 922
ZSIGULI (Debrecen)	8 428

## AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

<b>SEPTEMBER 10.</b>	Kisvárdá Miskolc Mohács Nyíregyháza Oroszáza Szászvár Szeged Szigetvár Szolnok
<b>SEPTEMBER 24.</b>	Debrecen Erd Gödöllő Kecskemét Komárom Mátészalka Miskolc Nagyatád Nyíregyháza Siófok Szeged Tatabánya Zalaszentgrót
<b>SEPT. 11., hétfő</b>	Barcs Debrecen Dunaújváros Kiskőrös
<b>SEPT. 13., szerda</b>	Szeged
<b>SEPTEMBER 17.</b>	Zalaszentgrót
<b>SEPT. 28., csütörtök</b>	Eger



## NEM AZ IGAZI,

de jobb, mint a csapvíz; ha egy háztartási hűtőszekrény leolvasztott jégét gyűjtjük tiszta edénybe, és szükség esetén azzal pótoljuk az akkumulátor vesztését. Boros Gyula gödöllői olvasónk javasolja ezt mindazoknak, akik nem tudnak gyógyszerári desztillált vízhez jutni. A frizsider hűtőbordáira a levegő páratartalmából lecsapódó jég ugyanis nem tartalmaz olyan sókat, mint a csapvíz, tehát olyan káros lerakódásokat sem okoz az akku lemezén. Megkérdeztünk egy vegyészmérnököt is, aki szerint a tiszta edénybe összegyűjtött esővíz sem rosszabb, mint a hűtőbordákról leolvasztott jég. De hát persze aki csak teheti, használjon valójában desztillált vizet, amely a levegőben található szennyeződésektől is mentes.

**A**mikor Karl Zoder új Volvójával nekivágódott a telefonpóznának, a kocsiját kinyitotta, és a bécsi mérnök kizuhant az útra... Eszméletlenül gurult a lejtős betonon, és egyszerűen csak a vezető nélkül maradt Volvo is megindult lassan lefelé. Félelmetes pillanat volt, hiszen úgy tűnt, hogy Zoder mérnököt saját kocsija gázolja el.

A jelenet félelmetessége, azt hiszem, elképzelhető. És próbálják meg azt is érzékelni, hogy mindez valóban egy pillanatnak tűnt.

Az eset 1959 nyarán történt a tihanyi csúcshoz vezető úton, a Wien—Budapest—Balaton Zielfahrt hegyversenyen. Dátum szerint mindez régen volt, de nem lehet elfelejteni. Egy magaslaton álltunk, mellettem Rózsa Gyuri a riporter fényképezőgéppel. Erről a pillanatról olvashattak az AM 1959-es július 15-i számában, és egy kép meg is jelent a balesetes Volvóról... Több felvétel

kanap idejét kellett erre áldozni. Még úgy is, hogy elég jól ismertük a járható utakat...

No de ezt a témát — és még jó néhány, a biztonsági övvel összefüggő tapasztalat leírását — előzze meg itt néhány olyan sor, amely újabb adatokkal bizonyítja, hogy hasznos dolog egy ilyen öv még akkor is, ha vannak, akik holmi parádénak tartják.

Olvassunk csak bele egy nemrég publikált autógyári jelentésbe. A rüsselsheimi Opel AG vizsgálatai kimutatták, hogy az 1970-es esztendő során autójában elpusztult 8600 autóvezetőnek csaknem a fele élhetne, ha igénybe vette volna az öv nyújtotta védelmet...

Dr. Müllerjensen müncheni szemorvos is ilyen értelemben nyilatkozott, amikor praxisa alapján kijelentette, hogy az autóbalesetek során elszenvedett szemsérülések 90%-a elkerülhető lett volna a biztonsági öv használatá-

## Néhány szó a biztonsági övről



nem készült, hiszen mindketten rohantunk le az útra, hátha tudunk még valamit segíteni.

Akkor nem írtuk meg, hogy szerintünk különösebb baj nem történt volna, ha a Volvo vezetőjét biztonsági öv rögzíti. Így inkább valami véletlennek, vagy szerencsés-jének köszönheti, hogy túlélte ezt az ütközést. Igaz, a kocsiját akkor is éppúgy nekivágódott volna az oszlopnak, ha a vezető be van csatolva. Akkor is kinyitott volna az ajtó, de Zoder mérnök nem repülhet ki az ülésből, nem eshet az útra, nem veszíti el eszméletét, és a legalább másfél tonnás Volvo nem indul meg irányítás, kormányzás, vagyis vezető nélkül a lejtőn.

Mi ketten akkor kezdtünk hinni és bízni az övben. De több mint tíz évvel ezelőtt még nem mertük egyértelműen ajánlani senkinek sem a hevedert, mert nem ismerhettük azokat a veszélyeket, amelyek talán éppen a becsatolás miatt fenyegethetik az autóst. Persze, akkoriban furcsa is lett volna dicsérni a biztonsági öv előnyeit, hiszen nálunk olyant senki sem árusított.

Azóta kötetnyi irodalmat, sok-sok jelentést, vizsgálati eredményt, fotót és szemléltető ábrát böngészünk át ebből a témakörből, és az utóbbi években már nálunk is megjelentek, kaphatók biztonsági övek. Van, amelyik 275 forintba kerül, van, amelyik 375-be, és árusítanak 500 forintos készletet is. Ha az utóbbival kalkulálunk, akkor bizony a két első üléshez való garnitúra szerelésével együtt belekerülhet 1100—1200 forintba.

Nem éppen olcsó dolog. De a baj ott kezdődik, hogy ha vállaljuk is az anyagi áldozatot, nem mindegyik kocsiba csavarozható be könnyen sem az egyik, sem a másik, de még a harmadik fajta heveder sem. Akad típus, ahol helyét sem találjuk az övek megfelelő csatlakozásának, a másikon a furatok ugyan megvannak, de az övhöz kapott csavarok, anyák mégsem jók azokhoz.

A napokban magunk is végigjártuk azt az utat, amely végül eredményt hozott. De tény, hogy amíg az egyik helyen megvásárolt övet a másik helyen beszerelhetjük az egy harmadik helyen külön kérésre készített csavarok és csavaranyák segítségével, addig közel két mun-

val. A balesetek következtében egyébként a sérültek 40 százaléka veszíti el egyik szemét...

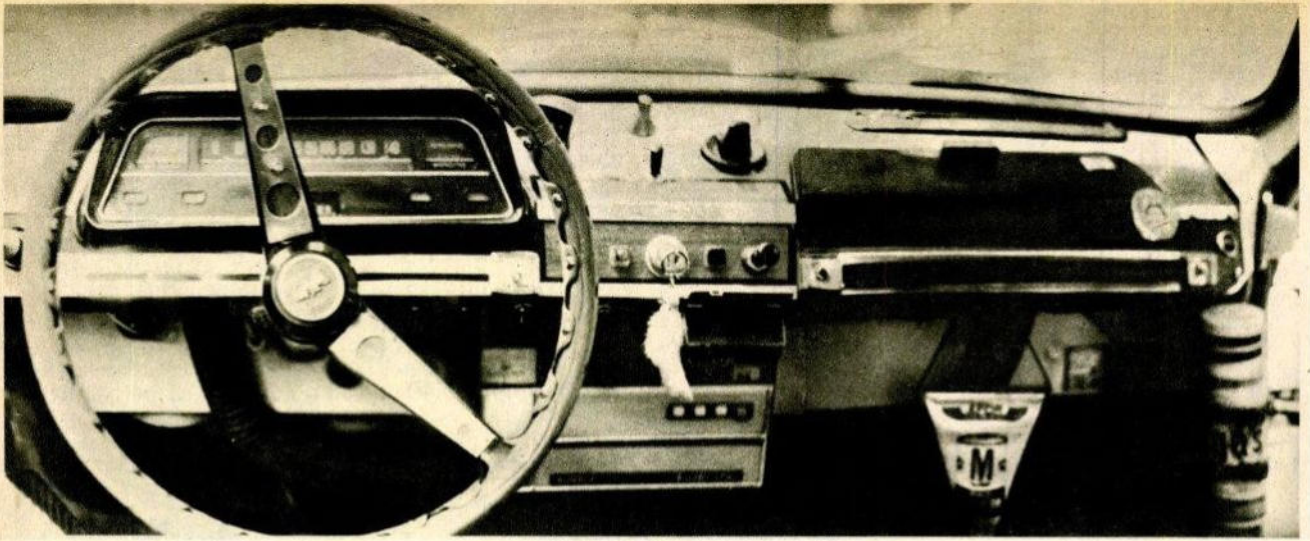
Az Opel gyár beszámolójában találjuk ezt a mondatot is: „Az autó áll, az utasok repülnek tovább”. Ez annyit jelent, hogy mellkasukkal beleütköznek a kormányba, fejükkel a tető szélébe vagy a szélvédőbe, térdükkel pedig a műszerfalba... Aki pedig úgy gondolja, hogy elkerüli a bajt, ha megfeszíti magát az ütközés előtti pillanatban, az, sajnos, csalódik, és téves elképzelését a szakértők könnyen cáfolják. Ugyanis egy díjbirkózó ereje sem elég ahhoz, hogy valaki ilyen módon megakadályozza az előrevágódást. Egy 75 kg testsúlyú ember — az Opeléknél végzett mérések szerint — már 50 km/óra sebességnél is 750 kg tehetetlenségi nyomatékot fejt ki! Ennek akár csak 30 centiméternyi távon történő megfékezéséhez nem kevesebb, mint 2500 kg-nyi erőt kellene kifejteni! Márpedig a súlyemelés világrekordja is „csak” 220 kg — jegyzi meg e közléssel kapcsolatban az NSZK-beli ADAC Autóklub sajtójelentése. Opelék közleménye erre vonatkozóan annyit mond, hogy ezt a „szuperatlétai izomzatot” helyettesíteni tudja egy biztonsági öv...

A szokásos ellenérvekre — például arra, hogy az autóban támadó tűz, vagy vízbezuhanás esetén az öv fogva tarthatja a vezetőt — a külföldi szakértők így felelnek:

A tűz rendszerint éppen valamilyen karambol következtében támad a kocsiban. Ha tehát az övet nem használó utas ilyenkor eszméletlenül, akkor nemigen van számára menekvés. Ha viszont éppen az öv megkímélte az eszméletvesztéstől, akkor egy mozdulattal kioldhatja annak csatját, és ki is juthat a kocsiból. Ugyanígy példát mondanak, amikor a vízbe zuhanó kocsiját utasainak sorsáról esik szó...

Érvek és ellenérvek egyaránt vannak. És vannak ma már biztonsági övek is, amelyeknek alkalmazási lehetőségeiről nekünk még sok mindent meg kell ismerünk...

Liener György



## EGY ZAPOROZSECRŐL 40 000 KILOMÉTER UTÁN

Az Autó-Motor ez évi 15. számában olvastam egy igen érdekes cikket az „első” Zsiguliról. Ez adta az ötletet, hogy hasonló módon számoljak be az ugyancsak első között kiadott IB-64-53 rendszámú Zaporozsec kocsimról. Úgy vélem, hasznos lesz ez a cikk információként azok számára, akik a jövőben ilyen típusú szerelnének vásárolni, és azoknak is, akik — rendszerint nem közvetlen tapasztalatok alapján — nem éppen hízog véleményekkel vannak róla. A kocsi eddig 44 ezer kilométert futott. Ebből kb. 39 ezret városi forgalomban, így nyilvánvalóan igen erős igénybevételnek volt kitéve, különösen ha figyelembe vesszük, hogy mindennap Csillebércre jártam vele a munkahelyemre. A városi forgalomban való állandó kapcsolgatás, fékezés, gyorsítás, és az említett hegymenet alaposan igénybe veszi a motort és az erőátviteli szerkezeteket, illetve a futóművet. A kocsi menettulajdonságaival, karbantartási igényével elégedett voltam. De már nem mondhatok el hasonlót a kocsi belső terének esztétikai jellemzőiről, vagy az üvöltő fűtőventillátorról, a karosszéria-elemek illesztéséről és tömítetlenségéről. Szóval csupa olyan apró, bosszantó hibáról, amelyek házilag is könnyen orvosolhatók (kivéve a kalapácsal „becsavart” csavarokat), mégis erősen hozzájárulnak az ismerkedés napjaiban ahhoz, hogy az ember értetlenül szemléljen olyan nehézségeket, mint például az ajtó becsukásának „komplikált” művelete. Tessék csak megfigyelni, sokan az ajtót úgy vágják be, hogy a másik oldalon kinyílik, és akkor lehet kezdeni előlről. Pedig állítom, hogy ha egy csavarhúzóval az ajtózáron állítunk, vajpuhán csukódik majd.

Országúton ritkán használom a kocsit, bár az elmúlt nyáron nagyobb utat tettem vele Jugoszláviában, amikor az az emlékezetes kánikula volt.

### MENETTULAJDONSÁGOK

A kitűnő minőségű utakon 100—110 km/ó sebességgel hajtottam. Ekkor 8—8,5 liter/100 km volt a fogyasztás, olajból 5—6 dl/1000 km. Ezt a tempót órákon át tartottam, az olajhőmérséklet 100 fokos volt. Városi használat esetén gyakorlatilag nem fogyaszt olajat, ezt csak nagy sebességnél tapasztaltam. A sebességváltóban Hykomol olajat használok, a motorban pedig Multi Supert. Az előbbi 12, az utóbbit — bízva a motor számára előírtnál jobb minőségben — 6 ezer km-kénti csereperiódussal. Ez utóbbi azzal az előnnyel jár, hogy egyszerre vihetem olajcserére és zsírzásra. A kilométerórát stopperrel hitelesítve azt tapasztaltam, hogy 100 km felett egyre jobban „csal”. Az általam elért legnagyobb sebesség 132 km/ó volt, a tachó méter ekkor már valamivel 140 felett mutatott.

A motor rendkívül rugalmas, 25—30 km/ó sebességnél direkt fokozatban sem rángat, és ezt a tulajdonságát, valamint igen jó, 18,1 kg/LE arányából adódó dinamizmusát használják ki sokan, amikor második fokozattal indulnak, és teljesen leesett fordulatszám esetén sem kapcsolnak vissza, pedig a szelepek már gépfegyver módjára kattognak...

Használjuk tehát bátran a váltót, így lendületes, dinamikus mozgást és nem utolsósorban alacsony szervizszámot nyerhetünk cserébe.

Országúti sebességével kapcsolatosan egy tanácsot adhatnék: a 100—110 km/óra sebességet tartósan ne lépjük túl! Elsősorban stabilitási problémák miatt, mert ilyen sebességnél egy esetleges oldalszél-lökést kivédeni emlékezetes „alakítás” marad. A farnehéz kocsik szokásos jellegzetessége, hogy a túlkormányozottság már kevésbé vehető észre, de a szélre gonoszul reagálnak.

Néhány panaszkodó Zaporozsec-tulajdonossal beszélgetve érdekes megfigyelést tettem. Zömében azok veszik ezt a kocsit, akiknek anyagi lehetőségeik olyanok, hogy drágább kocsit megvásárlása nem, vagy csak igen nagy áldozat árán volna lehetséges. Ez idáig természetes, ma nálunk általában még mindenki így veszi az autót, hogy nem ezt vagy azt, hanem ennyi vagy annyi forintosat. Az autótartás azonban nem kevés pénzbe kerül, ezért a szervizeken igekeznek takarékoskodni. És ez az, amit nem lehet! A gyári utasításokat pontosan be kell tartani, mert csak így lehet zavartalanabb az autó és az ember kapcsolata.

Itt említtem meg, hogy a Révész utcai szervizben mindig lelkiismeretes munkát végeztek a kocsin, név szerint Iház Kálmán szerelőnek köszönhetem, hogy mindig precízen szervizelt kocsit vehettem át.

Kedves Zaporozsec-tulajdonosok! Tegyétek szívükre a kezüket: megnézték, hogy nem maradt-e ki véletlenül a zsírozásnál a kardáncsukló, kimosták-e a centrifugál-szűrőt, a hátsó kerékagyakban cserélnék-e rendszeresen zsírt, az olajhűtőből és a hengerbordákból eltávolították-e a port?

Igaz, egy korszerű kocsit nem kell ma már az alvázon zsírozatni, de

aki ma nálunk 58 000 forintért vesz kocsit, annak számolnia kell ezzel a karbantartási igénnyel.

## A JAVÍTÁSOKRÓL

Mint már említettem, a Révész utcai szervizbe járok, illetve a kisebb karbantartásokat magam végzem el. Eddig, a garanciális időszakot is beleszámítva, az alábbi javítások váltak szükségessé:

1. Ékszíjcsere (repedezett) — 2. Kerékfékhengerekben gumikarmantyúcsere (szívárgás miatt) — 3. Gumiabroncs-csere (a két hátsó guminál a profilvékony 1 mm-re csökkent) — 4. Kormánytolórúd cseréje (kotyogott) — 5. Lengéscsillapító-csere (hátastalan volt) — 6. Generátorjavítás (alapjáraton nem töltött) — 7. Két fékbetétsere (vékony volt) — 8. Simmerringcsere a nyelestengelyen és féltengelyen. Ez utóbbit most a cikk írásának idején már másodszor kellett elvégezni, ugyanis a tömítőgyűrű gumianyaga elvesztette rugalmasságát, így az olaj szívárgott. Egyidejűleg szétszedtük a sebességváltót is, hogy esetleges kezdődő hibákat kijavítva, egy későbbi szerelési költséget meg lehessen takarítani. Így került sor a nyelestengely cseréjére. Mindezek a szervizköltségeim összesen 5240 forintot jelentettek (beleértve a gumikat is.) Ebben egyedül az olaj és az úti tartalékalkatrész-csomag (megszakító, trafó stb.) ára nem szerepel. Ezek alapján kb. 0,12 Ft javítási költség esik 1 km-re.

A városi használatban, 14 hónapi átlagot számolva, valamivel 10 liter/100 km alatt volt az üzemanyagfogyasztás.

Végül néhány apró ötlet, amivel komfortossá tehetjük a kocsit:

1. Csomagtartó: a) csomagtartótér világítás; — b) recézett fejű csavar, amelynek kézzel való fellazításával az akku felhasított furatú testkábele levehető. Az áramtalanítás ilyen módja garázsban kötelező, de mind a lopást, mind az őrizetlenül hagyott gépkocsi esetleges zárlatból adódó leégését elkerülhetjük.

2. Motortér: a) az alapelőgyújtás beállítását segíti ez a beépített kontroll-lámpa, kapcsolóval; — b) a képen valószínűleg nem látható (a légszűrőtől), hogy a motortér jobb alsó sarkától az olajhűtőhöz egy 25 mm átmérőjű cső vezet, amelyen keresztül a menetszél külön hűtést biztosít; — c) az a kis fehér lap pedig két plexilemez közé szorított karton, amelyen a legfontosabb szervizmunkák adatai vannak feltüntetve (pl. olajcsere, szelepállítás időpontja).

3. Utastér: a) a fatapétával borított műszerfal a következő kiegészítésekkel: (balról) két kapcsoló, az egyik a fűtőberendezésnek csak a ventilátorát kapcsolja, így az nyáron hűtésre használható, a másik a vészjelző (az összes indexek egyidejű villogásával). A következők a ködlámpákat és a térképolvasó lámpát kap-

csolják. Kontroll-lámpák: a fűtés I. fokozatát, a kézifék-rögzítést, a világítás ki- vagy bekapcsolt állapotát, valamint külön az utas részére az akkutöltést, indexet, olajnyomást és gyújtást mutatják. Ezenkívül rejtett gyújtás-megszakító, elektromos öngyújtó, kapaszkodó az utasnak a műszerfalon, a napvédőn pedig tükrök, különleges fényelnyelő visszapillantó-tükrök találhatók. A hárompontos rögzítésű, gyorskioldós biztonsági övvel ellátott ülések két fokozatban dönthetők. A harmadik fokozat a teljes lefektetés, ami két egyszerű mozdulattal hajtható végre. Végül a hátsó ülés mögötti járulékos csomagtartóra egy szintén fatapétával borított, fogantyúval ellátott fedőlemez tettem, ami esztétikusabb és praktikusabb megoldás, mint az eredeti, nyitott rakodótér.

Ennyit tehát a kocsimról, amellyel 50 000 kilométer felé tartok...

Balázs Árpád  
mérnök

A korábbi Zaporozsec műszerfala körüli alakítások célszerűek, de az új 968-as modellnél ez már nem a tulajdonos gondja. A képen látható 966-os típusnál jól bevált a több fokozatban állítható üléstámla, praktikus az első csomag-tér kivilágítása (egy Lehel hűtőszekrény lámpaburája fedi az izzót), az akkumulátor csavaros rögzítésű testkábele és a motortéren belül is meglátszik az egyéni gondozás

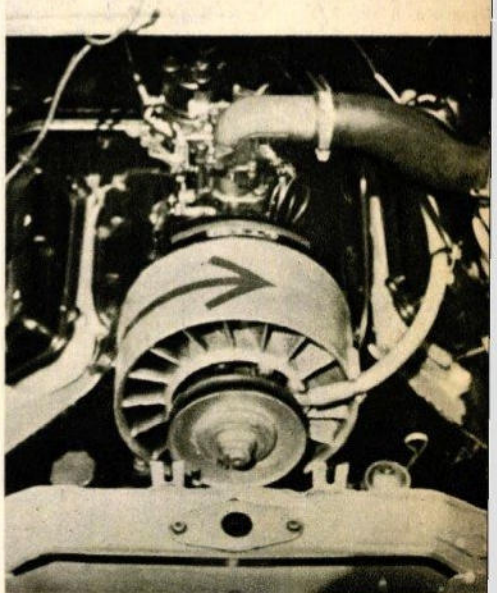
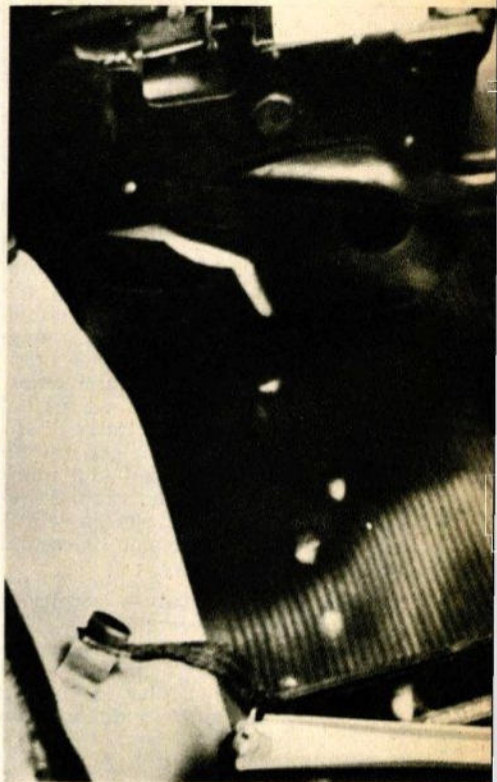
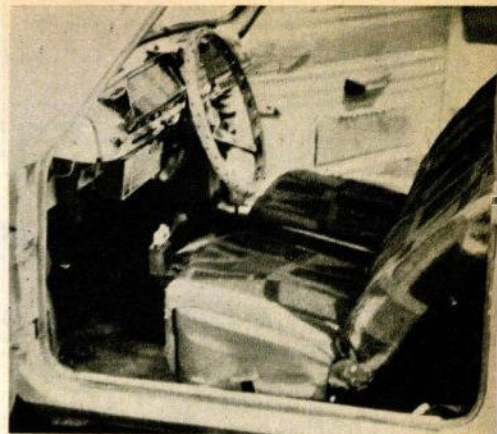
(Rózsa György felvételei)

Szerkesztőségi megjegyzésként csak annyi utóiratot, hogy Balázs Árpád vegyész-mérnök kocsiját alaposan meg is néztük, és azon valóban szembetűnők a lelkiismeretes gondozás jelei, nyomai. Nemcsak a karbantartási tennivalókat végeztette, illetve végezte el a kihangsúlyozott pontossággal, hanem néhány ötletes alakítást is mutatott kocsiján.

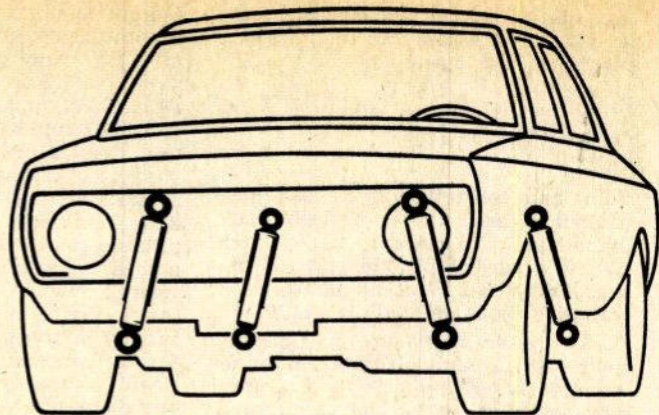
Úgy véljük, igen sok olvasónk várt már ilyen sorokat, hiszen többen reklamálták, hogy miért nem foglalkozunk a Zaporozsec problémáival. Mások pedig azt nem értették, hogy miért szünetelt hosszú ideig a ZAZ kocsik behozatala.

Lapunk legutóbbi számában „A Merkur tájékoztatója a Zaporozsec új 968-as típusáról” címen a kérdések jó részére tudtunk választ adni. Arra is, hogy hosszú hónapok szünete után újból érkezik Zaporozsec, illetve az alaptípus újabb, 968-as változata.

Ennek ellenére bizonyára tanulmányos olvasmány a korábbi, vagyis 966-os modellel szóló gyakorlati tapasztalatokra támaszkodó beszámoló és táncadás.



# GUMIKRÓL, SEBESSÉGRŐL, LÉGNYOMÁSRÓL ÉS GUMICSERÉRŐL



A biztonságos autóközlekedés, a biztonságos autózás egyik alapvető feltétele, hogy jó gumiabroncs legyen a kocsikon. Sajnos, nagyon sok autótulajdonos mégsem fordít elég gondot sem a gumiabroncsok megválasztására, sem azok jó állapotának megővésére, és bizony a kocsi stabilitását erősen befolyásoló lengéscsillapítókkal sem mindenki törődik.

Ismeretes, hogy sebességtől és terheléstől függően a gumik kopása növekszik. A kopás mértéke a gumik futófelületének változásából megállapítható. A futófelületen kialakított mintázat mélységi csökkenése utal a gumi élettartamára. Az a gumi még szükség esetén használható, melynél a futófelületen levő mintázat mélységi mérete az 1–1,5 mm-t meghaladja. A jobban elkopott gumiabroncs feltétlenül cserére szorul, mert a további használat balesetveszélyt rejt magában.

Jó minőségű gumival — természetesen nem sportos vezetéssel — 30–40 ezer km futás elérhető. Ilyen teljesítmény után a gumikopás már erősen jelentkezik, főleg a hajtott kerekeknél. Az autótulajdonos tehát

általában két-három év eltelte után megpróbál gumit vásárolni.

Ha megvizsgáljuk az említett futási teljesítményű kocsik nagy részénél a gumikat, nagyon furcsa képet kapunk. Az autók a legkülönbözőbb fajtájú és mintázatú gumikkal vannak felszerelve, sajnos, nagyon sok esetben nem a biztonságos közlekedésnek megfelelően. Sok az olyan gépkocsi is, amelyeken a gumik teljesen simák, tehát a minimális futófelület sem látható már rajtuk.

Ismeretes az időnkénti beszerzési nehézség, a gyakran terhes költség, de a saját biztonságunk és mások testi épsége mindennél fontosabb! A nagy sebességű gépkocsikat manapság már elég sok autógyár radiál gumiabroncsokkal szereli fel. Ismeretek a radiálköpenyek jó tulajdonságai, kedvező gördülési tényezői, de ezek az újdonságok ugyancsak drágák.

Elég sokszor látni olyan gépkocsikat, amelyeken legtöbbször elől radiál, hátul pedig hagyományos — diagonál — gumiabroncs van. A kétféle típusú gumiabroncs egy kocsira semmilyen variációban nem ajánlható,

mivel nem azonosak a menettulajdonságaik.

Nagyon sok gépkocsin látni még a nyári időben is erősen tagolt mintázatú, úgynevezett téli gumiabroncsokat. A nyári időben a meleg miatt a gumik kopása erősebb, tehát az erősen tagolt gumiabroncsok élettartama csökken, ha nem az évszaknak megfelelően, tehát nem télen használjuk azokat, havas utakon, ahol a különleges mintázat valóban előnyös. Ha téli gumikat szerelünk fel kocsinkra — de csak kettőt —, azok a hajtott kerekekre jussanak. (Radiállal az sem párosítható!)

A téli gumik nagyon jók. Ajánlhatom minden autótulajdonosnak, hogy legalább két darabot szerezzen belőlük. És ha anyagilag megengedheti, külön keréktárcsára szerelje fel azokat! Így a jó idő beálltával könnyű a csere, és a gumi sem sérül meg a sok átszerelés miatt.

Ha azonban nem tudunk beszerezni új gumiabroncsot, nyugodtan használhatunk garanciával ellátott futózzottat is, de csak a két hátsó kerékre.

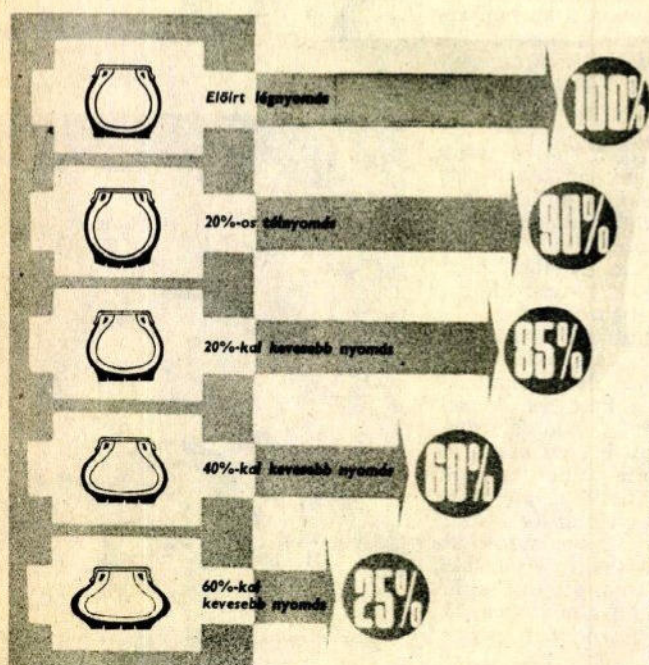
Ugyanezt szeretném tanácsolni a foltozott belső gumikra vonatkozóan is. Csakis hátsó kerekeknél alkalmazunk foltozott belső gumit, a várható balesetveszély elkerülésére.

Nyáron, a nagy melegben, nagyobb sebességnél foltozott gumi, különösen az első kerekeknél „durdefekt”-veszélyes. A foltozott belsejű kereket ragasztás után centirozni (egyensúlyozni) is ajánlatos.

A belső nélküli — tömlő nélküli — gumiabroncsok használata ugyancsak elterjedt. Jó tudni, hogy radiál abroncsoknál csak a külön megjelölteket lehet belső nélkül felszerelni. Ügyeljünk a légnymásra is. Felmelegedett gumiknál azonban sohasem változtassuk a légnymást!

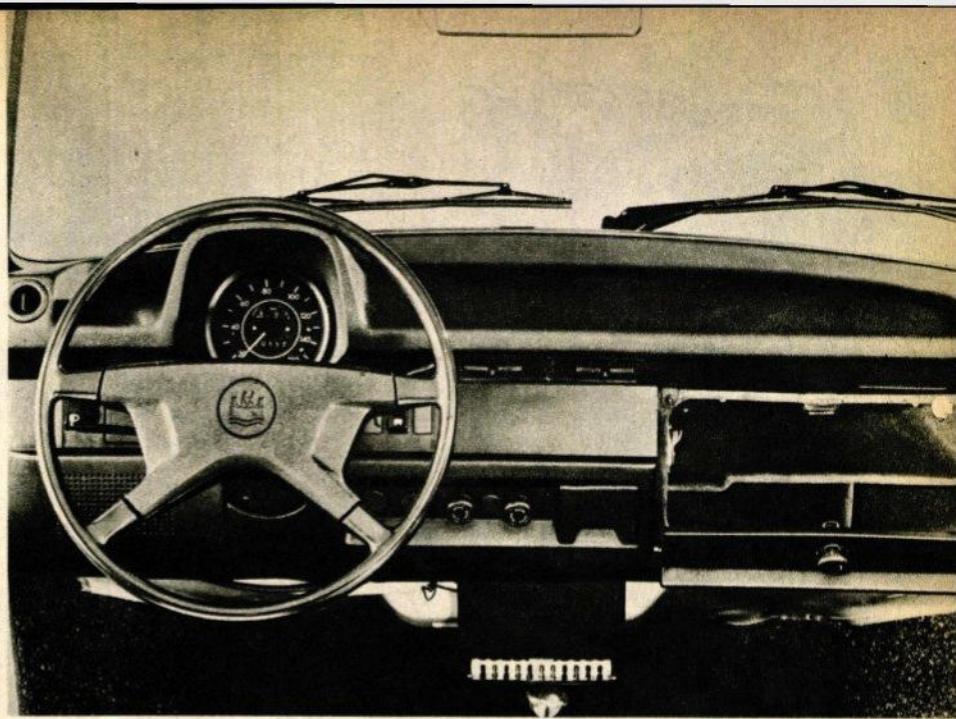
Még egy jó tanács. Nem minden esetben célszerű a kerekeket cserélni, még előírászerűen sem. A gumik kopása ugyanis a szakembert sokban segíti a hiba behatárolása terén. Csereberélt kerekeknél a hiba meghatározása lényegesen nehezebb!

Sándorovics Miklós  
okl. közl. üzemmérnök



Régi, jól ismert ez a Cordatic-rajz a gumiabroncs légnymásának és élettartamának kölcsönhatásáról. A gyakorlat mégis azt mutatja, hogy sokan megelégedkeznek erről az összefüggéssel, illetve arról, hogy a kocsi teljes terhet a gumiabroncsokban levő levegő hordja

# KISEBB ÉS NAGYOBB VW- LÉPÉSEK A BIZTONSÁG FELÉ

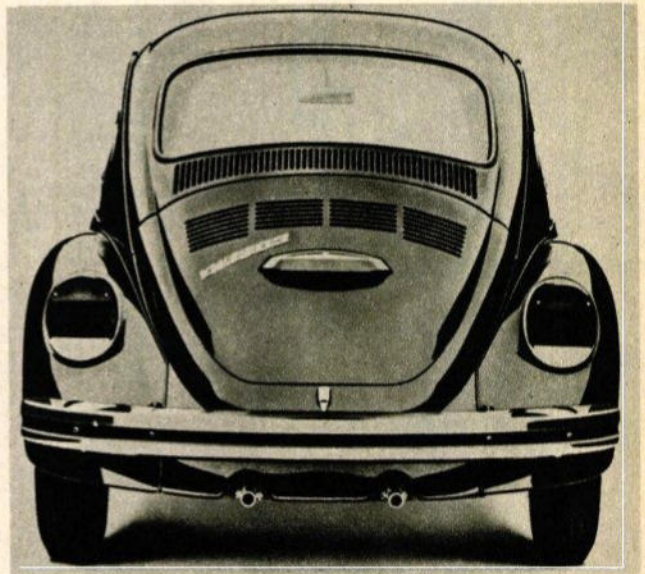


Sok-sok levegőben lógó kérdésre ad választ a Volkswagen Művek most közölt 1973-as programja, amely közismerten már nemcsak a VW-konstrukciókra, nemcsak a „Käfer”-re, vagyis a bogár-modellekre vonatkozik. Most már nem kevesebb, mint 15 alaptípus jelenik meg VW-emblémával, de az NSU-kocsik szerkesztési, valamint piaci gondjai is a VW igazgatóságának okoznak fejfájást. Ugyanakkor az utóbbi években kiterjesztett érdekelttség, gazdasági átszervezés folytán a sikeres Audi új modelljeit is már a Volkswagen Művek mutatja be.

A VW-hagyományok szerint mindig az adott év augusztusában szokták hivatalosan közölni, hogy a következő esztendőre dátumozva születik-e új konstrukció, illetve milyen módosításokkal jelennek meg a régebbiek.

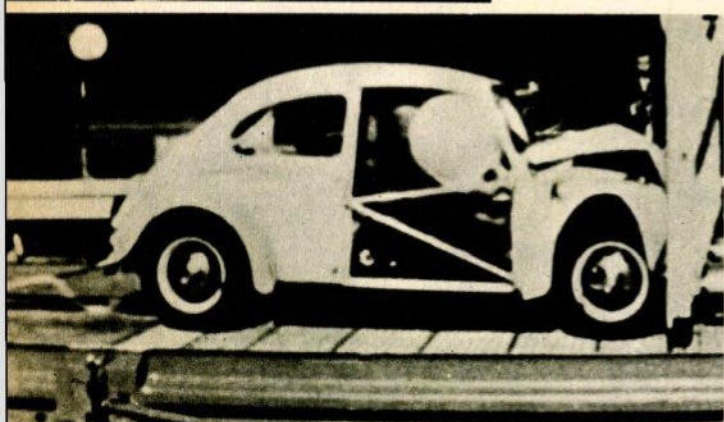
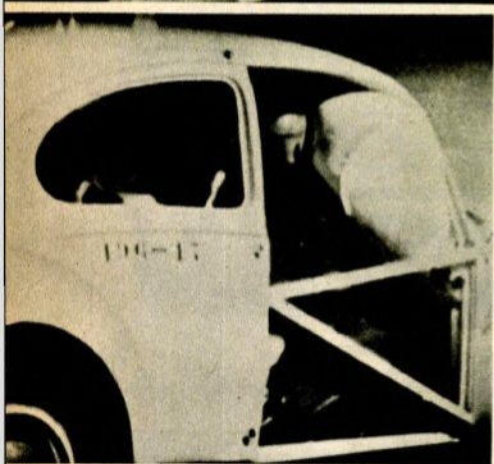
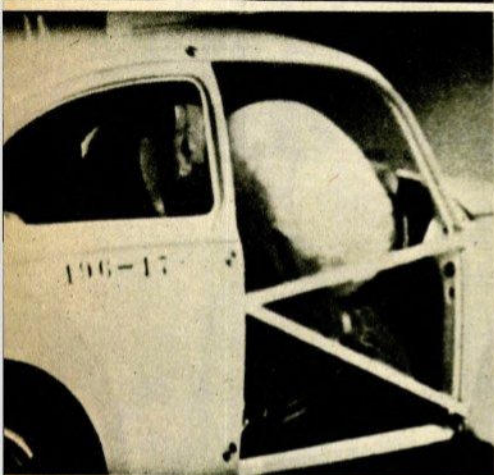
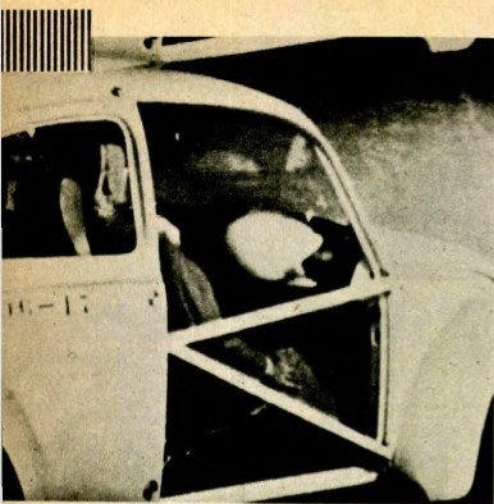
A jelenlegi fő típust, vagyis a bogarat illetően még tartják magukat ahhoz az elvhez, amely a gyári sajtó osztály fogalmazása szerint így hangzik: „Fejleszteni és nem változtatni.”

Nos, a bogárgeneráción — főként az 1300-as család tagjain — ismét csak az átalakítás nyomai fedezhetők fel, de az új főnök, *Leiding*, aki az Audi-NSU gyárak irányítóosztjáról került át a VW vezérigazgatói székébe, merészebb tervek szöveget. Nem titkolja, hogy egyikét éven belül fronthajtású, vízhűtéses konstrukciót akar helyezni azokra a szalagokra is, amelyeken a mai bogarak futnak.



Ezek már a jövő évi VW-modellek. Ilyen lett az 1303-as műszerfala, és ilyen nagy lámpák kerültek a bogár hátára. A 411-es utódja, a farmotoros 412-es és a fronthajtású K-70 is csak kevés változást mutat





Egy különleges képsorozat, amely természetesen csak egy különleges, a tudományos kutatások céljához megfelelő géppel készíthető. A másodpercenként 1000 felvételt produkáló kamera egy olyan ütközési próbánál tanúskodott, amelynél a kísérleti VW-bogár, az élettelen bábu és a nitrogéntöltésű úgynevezett légszák volt a főszereplő. A kocsit 50 km/óra sebességgel ütköztették a betonfalnak. Az első képet akkor vették fel, amikor a falnak ütés kezdetétől számítva még csak egy másodpercnyi idő 16 ezredrésze telt el. A második felvétel a másodperc 30 ezredrésznél, a harmadik pedig 82 ezredrésznél idejének elteltével készült. A bábu ugyan nem sérült meg, hiszen előrevágódását megakadályozta a gyorsan és automatikusan felfúvódó légszák, de továbbra is kérdéses, hogy ha nem bábu ül a kocsiban, akkor is egyértelmű-e a légtöltés védekezés

A fejlesztési és nem változtatni mondás, amely még a régi VW-főnök, Nordhoff idejéből származik, napjainkban elég furcsán hangzik. Elég, ha a VW K-70 típusra mutató jegezzük meg, hogy bizony alapvető változásoktól sem lehetett elzárkózni...

A Der Spiegel egyik cikke is eszünkbe jut ilyenkor, hiszen ott idézték egy VW-menedzser panaszát. Így hangzott: „Ha tudtam volna, hogy még továbbra is kell invesztálnunk a „Käfer“-be, akkor öt évvel ezelőtt olcsóbban konstruálhattunk volna teljesen új típust.”

A mai új bogár, az 1303-as tehát még nem új. De újabb, mint a régiek, hiszen célszerűbb műszerfallal, kényelmesebb elsőülésekkel, megnagyobbított hátsólámpákkal és még több apróbb, a kényelmet, de főként a biztonságát fokozó szerelvényekkel kiegészítve jelenik meg. Újírtottak egy-két ponton a 411-es, a K-70-es, valamint a többi VW-típuson is.

Az új 1973-as program különben így fest: 1200, 1300, 1300-S, 1303, 1303-S modellek, a 412-E, két- és négyajtós, illetve a Variant nevű kombi kivétel, a K-70 és K-70-L, a különféle Transporter jelzésű szállítók, az 1600-as variációk, és a 181-es nyitott, négyajtós, „doboz” kocsik, no és a megszokott formájú VW Karmann-Ghia autók. Ebből kitűnik, hogy megszűnt az 1302-es, és ugyancsak megszűnt, illetve átalakult a korábbi 411-es alaptípus. Minden újítás, minden módosítás mozgató rugója most a praktikus, a biztonság, és természetesen az, hogy a vevőket tudják a maguk számára biztosítani, más szóval visszahódítani.

Erre most bizony sok energiát kell befektetni, hiszen ennek az évnek első negyedében még a hazai piacon, vagyis az NSZK területén sem tudta megtartani első helyét a VW. A General Motors leányvállalata, az Opel megelőzte...

A helyzet komolyságát és a kivezető utat viszont a jelek szerint jól látja az új főnök, Leiding vezérigazgató, akitől a válság orvoslását várják. Egyik nyilatkozata ilyen vigasztalóan hangzott: „Jövőre ismét kissé magasabbra emelhetjük a fejünket, míg 1974-re újból ragyogó és kék lesz ég a VW felett”.

Ezekből a szavakból nemcsak a perspektívák, hanem a jelenlegi gondok is érezhetők. Beavatottak szerint a mostani vezér elsősorban az Audinál oly sikeres fronthajtású koncepció további átültetésére támaszkodik, no meg arra, hogy az iszonyú összegeket felemészítő biztonsági kísérletek eredményeit addigra a gyakorlatban is tudják már értékesíteni.

Ezek a biztonsági tervek, kísérletek és próbák ugyan jóval a Leiding-korszak előtt megkezdődtek, de a termék még nem érett be...

Dr. Kurt Lotz — aki Leiding elődje, illetve Nordhoff professor utódja volt — egyedül a VW-ESV kísérleti példány megteremtésére több mint 50 millió márkát áldozott. Ennek az egyetlen modellnek a létrehozásán 5000 (ötezer!) specialista dolgozott, és természetesen a különféle más típusokkal végzett ütközési próbák, a légszákos vizsgálatok és hasonlók sem kevés munkát, időt, no meg pénzt emésztettek fel.

Elég talán annyit elmondani, hogy a gyár új fejlesztési központja, amely most többek között az ideális biztonsági autókkal szemben támasztott követelményeknek megfelelő — sorozatgyártásra is alkalmas — típust akarja produkálni, eddig közel 350 millió márkát emésztett fel.

Az 1973-ra tervezett, vagyis a mostani új VW-modelleken még alig mutatkoznak a várható nagy változások, ezek csak az úgynevezett kisebb lépések eredményeit tükrözik. A jövőt biztosító kísérletek és maguk a kísérleti modellek viszont joggal keltenek világszerte érdeklődést, hiszen azt mutatják, hogy a VW kénytelen lesz nagyot lépni.

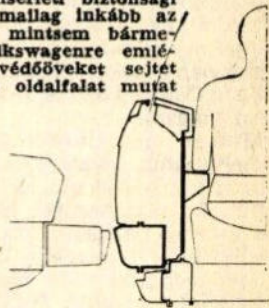
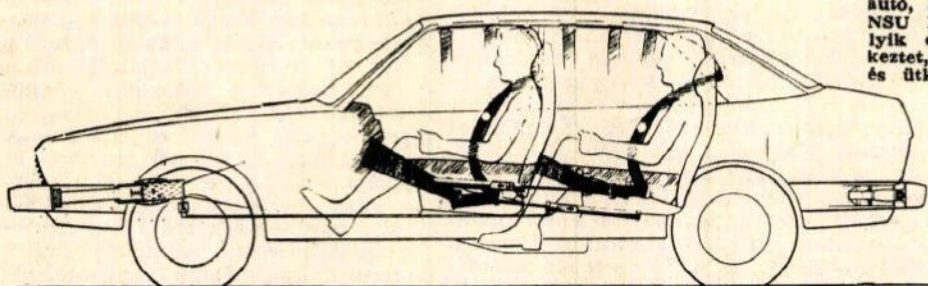
Úgy tűnik, változásra szorul a jelszó is, amely újabb fogalmazás szerint talán majd úgy hangzik, hogy: fejleszteni és változtatni...

(liener)

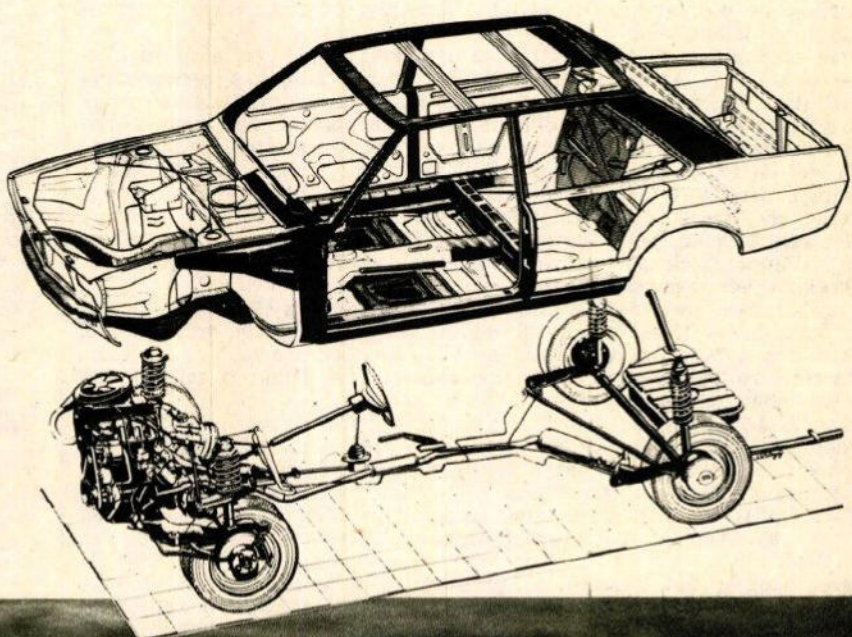




A VW-ESV kísérleti biztonsági autó, amely formailag inkább az NSU Ro-80-ra, mintsem bármelyik eddigi Volkswagenre emlékeztet, újszerű védőseket sejtét és ütközésbiztos oldalfalat mutat



Gyári rajz és gyári fotó az új Audiról, a 80-as jelzésű típusról. Ma már ezt a gyártmányt is a Volkswagen Művek mutatja be, holott ez a konstrukció nagyon messze esik attól a fától, amelyen a légűtéses, farmotoros almák, illetve bogarak teremtek. Ez az újdonság 1,3 literes, 55 lóerős, valamint 1,5 literes, 75 és 85 lóerős motorral kerül most piacra. Az építés jellegét megfigyelhetjük a rajzon, amely kiemeli az erősített fajú utasteret, érzékelteti a karosszéria első és hátsó energiaelnyelő zónáit, és jól mutatja a négyhengeres, vízhűtéses, soros motort, amely csuklós tengelyek útján a kocsit két első, tárcsafékes kerekét hajtja meg. Ennél a 80-as típusnál – eltérve a korábbi Audi-szisztémától – nem torziós, hanem csavarugókat alkalmaznak, de azok működését torziós stabilizátorokkal egészítik ki



A 247 cm tengelytávú, 417,5 cm hosszú Audi-80, amelynek GL-változatával 170 km/óra sebesség érhető el



## BALATON – NEMZETKÖZI MOTOROS TALÁLKOZÓ

Az Országos Motoros Bizottság augusztus 18–19–20-án rendezte a Nemzetközi Túramotoros Találkozót és az MZ–Simson Rallye-t Fonyódon, a Napsugár kempingben. A megnyitón, amelyen már 200 motoros vett részt, *Thuróczy Lajos*, az MTSZ titkára méltatta a találkozó jelentőségét.

A tréfás vetélkedők legsikeresebb száma most is a lassúsági verseny volt. *Szöke Pál*, a Váci Motorklub vezetője irányította ezt a versenyt. Nagylelkűen osztogatta a győzteseknek kijáró csokoládét, verseny közben mókamester volt, és ha kellett, rendet is tudott teremteni a felcsapódó kedélyek között.

Közben egymás után érkeztek a motorosok az ország minden részéből; Nagybátonyból, Sirokról, Csongrádról, Pécsről. *Szücs Vince*, a Pécsi TTE túramotorosa 150-es MZ-jével egyenesen Krakkóból jött a balatoni találkozóra, hogy itt csatlakozzon klubtársaihoz. Sátort vert, és máris indult a tábor kultúrtermébe, ahol este 18 órakor kezdődött az MZ–Simson vitaforum. *Peter Baumann*, az NDK kereskedelmi kirendeltségének képviselője tájékoztatót az NDK-gyártmányú motorok alkatrészellátásáról, és a szervizhálozat fejlesztésének további lehetőségeiről. Szakmai kérdésekre *Egon Schwietzke* és *Erich Ehrhardt*, az MZ-, illetve Simson-gyár technikusai válaszoltak.

Másnap megváltozott a motorostábor képe. A Napsugár kemping nevéhez méltatlanul „vihár-kempingé” változott. Nagyerejű szél tépte a reszkető sátrakat, a szakadó eső pedig mocsárrá változtatta a tábor területét. A kihűlt Balaton haragos hullámai szokatlanul előmereszkedve fröccsentek szét a didergő parton. A programban meghatározott furdés helyett tehát stílszerűbbnek látszott egy motoros-ruhabemutató. Tetszést aratott a *Hungária Műanyagipari Szöv.* citromsárga motorosöltönye, és a *Fővárosi Kézműipari Vállalat* tervezője, *Ivánkai Györgyné* által bemutatott többféle ruhamodell. A bemutatót vita követte, és szakértő motoroshölgyek véleménye szerint: ha a célszerűség és a divat hagy is néhány kívánnivalót maga után, a kezdeményezés nagy jelentőségű.

Ebéd után elszánt motorosok indultak az ügyességi versenyre. A pálya küzdelmesen nehéz volt. A rendkívüli próbatétel közben állandó ingyenes szervizszolgáltatást nyújtottak az NDK-beli gyárak szakemberei. Jellemző, hogy például a Mezőkeresztesről érkező 14 tagú MZ-csoportnak valamennyi motorján beállították a gyújtást, két motoron kuplungot cseréltek, kettőt új levegőszűrővel láttak el, és egy motor egy teljesen új kormányt kapott. Mindezt örömmel mesélte el *Gomba Barnabás* mezőkeresztesi motoros, aki azt is elmondta, hogy hamarosan túramotoros klubot alakítanak ebben a faluban, mert már régi tervük, hogy szervezettebb formában motorozzanak. Természetesen a Pannóniások sem maradtak egyedül, segítségükre volt a *Csepeli Motorkerékpárgyár* szervizkocsija.

Este 6 órakor újra megtelt a kultúrterem. A motoros-találkozókon hagyományos műszaki és Kresz-vetélkedő mindig nagy tömegeket vonz. Ennek a vetélkedőnek mindig fontos tanulsága van: rádöbbenés arra, hogy a tesztlapok ezerféle változatát csak még alaposabb Kresz-tudással és műszaki ismeretekkel lehet pontosan kitölteni.

Augusztus 20-án reggel az elázott, viharvert motorostábor már hazafelé készülődött. De előbb *Angelus Miklós*, a Szövetség elnökhelyettese meglepően sok értékes díjat osztott ki a legügyesebb és legelkeesebb motorosok között. A jutalomtárgyak a társszervek ajándékai: magnó a RAMOVILL-től, sok díj az OKBT-től, zászlók és emléktárgyak az MZ- és Simson-gyártól, alkatrészek a Csepeli Motorkerékpárgyártól, serlegek az OIT-től, az INTERAG-tól stb.

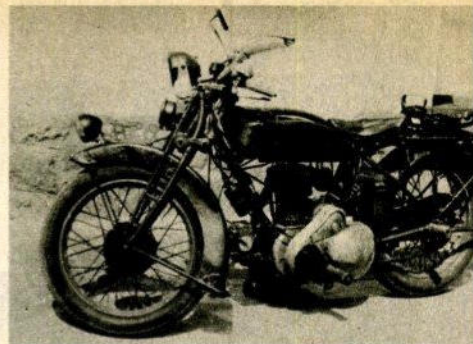
A dicséret hangján kell beszélni a Ferencvárosi és Váci Motorosklub tagjairól, vezetőiről és az OMB rendezőgárdájáról, akik áldozatos munkájukkal a viharos idő ellenére is kellemsé tették a motorostalálkozót minden résztvevő számára.

Balogh Zoltán

**A BALATONI TALÁLKOZÓ EREDMÉNYEI: ÜGYESSÉGI VERSENY 50 KCM:** 1. Perjési Frigyes, Győr – 2. Horváth László, Pécsi TTE – 3. Varjas Ferenc, Pécsi TTE – 150 KCM: 1. Németh László, Győr – 2. Hroska János, HTC – 3. Szép László, Sirok – 250 KCM: 1. Rózsa Attila, HTC – 2. Fenyvesi György, Nagybátony – 3. Kovács Elemér, Sirok – **MOZGÓBITÁSI VERSENY:** 1. Nagybátonyi Bányász (magnó + vándorserleg) – 2. Csongrád SC – 3. Váci DCM Klub – A legtöbb résztvevővel a Váci DCM Motorosklub jelent meg.

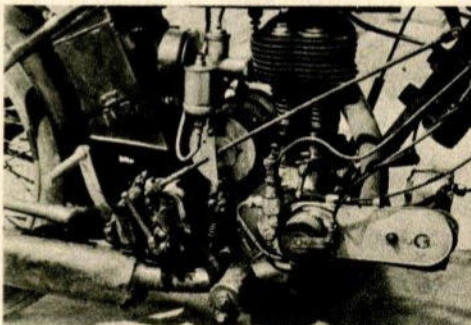
## ÓBUDA RALLYE 1972

A Budai Motorklub ez évben is megrendezi hagyományos túraversenyét, az ÓBUDA RALLYE-t. Indulás: szeptember 17-én 8 órakor. A verseny útvonala: a Vértes és Gerecse hegység kanyargós útjai 217 km hosszon. Nevezési határidő: szeptember 8-án, 19 óráig a Budai Motorosklubban (III., Tanuló u. 1.). A versenyen minden magánmotoros részt vehet.

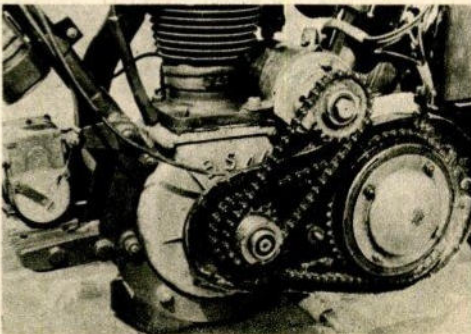


## Öreg motor – nem vén motor

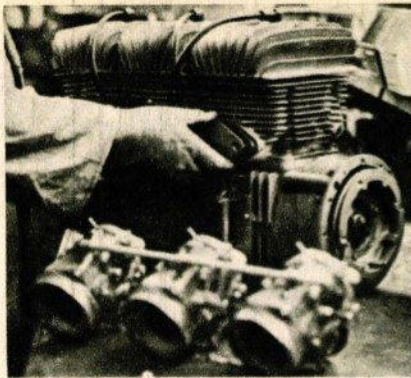
Kereken ötvenéves jubileumát ünnepli ez az angol gyártmányú BSA, amelynek harmadik tulajdonosa a nagykanizsai *Varga Lajos* géplakatos-mester. A régi forgalmi engedély szerint 1922-ben vizsgázott! Mint *Varga Lajos* írja: motorja ma is becsülettel végzi munkáját. De ebben persze része van a tulajdonosának is, aki nagy szeretettel gondozza és ápolja járművét; az eredeti mágnesgyújtás mellé akkumulátorgyújtással is megajándékozta. Olvasónk leveleiből kicsendül a motorja iránti szeretet. Íme, néhány sornyi idézet: „Még azt megemlíteném, hogy tavaly sikerült egy jókarban levő, eredeti sebességváltót is szereznem, igaz, egy autóssebességváltót adtam érte cserébe, de megérte, mert az eddig örözt tartalékmotor mellett most már van egy pót sebességváltóm is, tehát továbbra is üzemképes lehet ez az öreg jószág – remélhetőleg újabb ötven évig.”



A váz elsőtagján látható a trafó és alatta a láncal meghajtott mágnes. A szívózelep előtti kis „torony”: a kézzel szabályozható olajszivattyú. A henger mögötti dinamót lánc hajtja a főtengelyről. Az olajszivattyú mögül induló cső a henger előtt torkollik a forgattyús-házba.



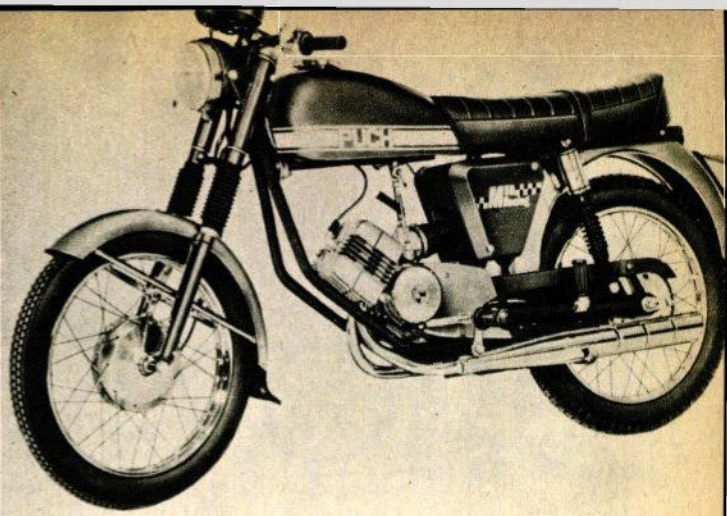
# Érdekes motorok



A „mammut” Sachs

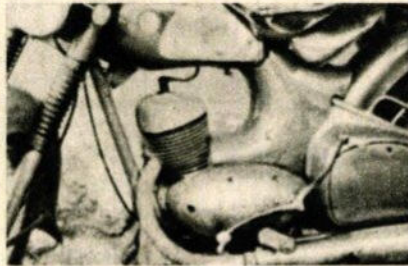
A nagybordás „kis” Puch

A DKW-ból származó 6s Yamaha



A cím csak részben találó, mert az itt bemutatott motorkerékpárok — a háromhengeres Sachsot kivéve — inkább figyelemreméltóak.

De kezdjük a legérdekesebbel, a Sachs-szal. Igaz, ez a 650 kcm-es kétütemű erőforrás nem kifejezetten motorkerékpárok számára, hanem hómobil meghajtására készült. (De így is családban marad és ki tudja, mikor tűnik majd fel ilyen, vagy hasonló szerkezet valamelyik ismert márka színelében...) A Sachsék schweinfurti gyárában egy kisebb műhely foglalkozik „fésüléssel”. Ez a fénykép is ott készült, és mint a kísérőszövegből kiderül, ez a motor kereken száz lóerőt (!) termel, pedig vezérlése hagyományos. Sajnos,



a sűrítési arányról és a fordulatszámról nem esik említés a leírásban.

Ausztriából, pontosabban a Puch cég grazi gyárából kaptuk az „M 50 Racing” nevű új kismotorjuk fényképét. Neve után ítélve sportcélo-

kat szolgálna, árúde 50 kcm-es motorja mindössze 2,6 lóerős. Feltűnő a motoron a két hosszú kipufogódob. A komoly küllemű teleszkópvilla 100 mm-es rúgótat tesz lehetővé. Ennek a típusnak elkészült az ikermodellje, az „M 50 Cross” is, ugyancsak csövázban.

Éppen 19 évvel ezelőtt került ki a gyárból ez a Yamaha, természetesen Japánban. Hogy miért közöljük ezt a képet? Csupán azért, hogy csalhatatlanul bizonyítsuk, a japánok nemcsak utánozni tudnak — mint például ez a majd két évtizeddel ezelőtt született DKW „utánérzés” — hanem, amint mindannyian tudjuk, kitűnően konstruálnak. Példákra talán nem is kell hivatkoznunk.

## Páncélos vitéz — vagy motoros

Lapunk más helyén, a „Motoros élet” rovatban írunk arról, hogy a Fővárosi Kézműipari Vállalat, valamint a Hungária Műanyagfeldolgozó Ipari Szövetkezet bemutatta motorosöltöny-prototípusait a balatonai motorostábor résztvevőinek, s ott élénk vita tárgyát képezték ezek a célszerű ruhamegtervek.

Előző számunkban ismertettük az FKV 6. üzemege által tervezett és kivitelezett két modellt, a Viokyt és a Rítát. Most a Hungária MISZ modelljének bemutatásán a sor. A kétrészes, élénk sárgaszínű, műanyag öltöny varrás nélkül, hegesztett kivitelben készült; nagyjából és egészéből meg is felelne a célnak, ha

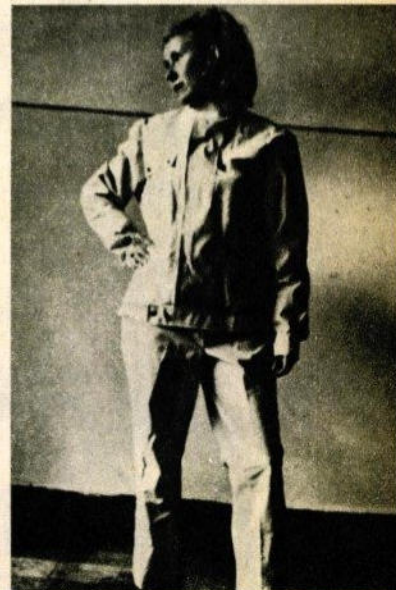
méhány változtatást végeznének rajta.

- + A zubbony húzózára fölél, és nem az alá tennék a zárócsíkot (elnézést kérünk a — bizonyára — szakszerűtlen kifejezést).
- + A húzózárat fedő csíkot nyomógombokkal kellene ellátni.
- + Ez a nadrághasíték alkalmatlan (e nélkül használhatóbb lenne).
- + Az ily módon rátűzött zsebek nem felelnek meg a célnak, helyette „harmonikás” rátétzsebet kérnénk.
- + Noha az anyag színe nagyon jól „látatja” magát, előnyös lenne a zubbony karjaira, valamint a nadrágra elütő színű lamspaszt hegeszteni.

Azonos anyagból készíti a Szövetkezet az eddig is bevált, ugyancsak kétrészes vitorlás öltönyt, tehát van már

némí gyakorlatuk... A motorosmodell zubbonyának hátát, a szellőzés miatt ügyesen „ketté osztották”. Észrevételeinket előszóban is közöltük a Hungária megbízottjával, aki valamennyit megvalósíthatónak tartja, és rövid időn belül elkészített a javított modellt is. Szívesen dicséreljük meg a Szövetkezet dolgozóit, akik hihetetlen frissességgel kezdtek ehhez a munkához, szinte napok alatt készítették el a képen látható mintapéldányt, és bizonyára nem rajtuk múlik majd, hogy minél több motoros alkalmas ruházathoz jusson. De hogyan vásárolhatnának ilyen öltönyt? Erre a kérdésre már nehezebben sikerült választ kapni. A legegyszerűbb az lenne, ha a kereskedelem (mondjuk a Triál Vállalat) megrendelné, és a Szövetkezet

akár három méretben is (48, 52 és 54) szállítaná. Számításuk szerint mintegy 750 forint lenne a fogyasztói ára. Miután a Szövetkezet maga is árusíthatja a termékeit, a hozzájuk érkező írásbéli megrendeléseket utánvétellel is leszállítanák a motorosoknak. Címük: Hungária MISZ, Budapest I., Mészáros u. 18.





Kis pihenő Burgasz előtt

A bolgár városokban olyan népszerű az Ikarus, mint itthon



## BALKÁNNAL a BALKÁNON

Két hét alatt 3000 km-t motoroztam Romániában, valamint Bulgáriában, és a „Balkan” dicséretére válik, hogy az igen változatos útvonalok ellenére egy gumidefekt kivételével semmilyen javítást nem igényelt ez egész úton.

Eljutottam Burgaszig, majd Várnán, Russzen, Bukaresten, Craiovdn, Temesváron keresztül utazva érkeztem haza. Mondanom sem kell, hogy a „Balkan”-nak saját hazájában is igen sok csodálója volt.

Ennyit talán röviden az útról, hiszen nem a szenzációhajhászás volt vele a célom, hanem az, hogy tapasztalatokat gyűjtsek, és bebizonyítsam a „hitetlenkedőknek”: mire képes egy kismotor, ha türelmes és lelkiismeretes a gazdája.

Szeretnék néhány tanácsot adni azoknak, akik először járnak az általam megismert országban két-, vagy négykerekű járművel:

Az útlevélen és a többi útiokmányon kívül ne feledkezzenek meg járművük kilépőokmányáról, mert a határt enélkül nem hagyhatják el. Ezt azért tanácsolom, mert útközben kétszer is találkoztam magyar motorosokkal, akik erről megfeledkeztek, és bizony a határról vissza kellett fordulniuk.

Fontosnak tartom közölni, hogy Romániában nincsenek keverékes üzemanyagutak, kannában kell a kívánt arányban ezt elkészíteni. Célszerű tehát (ez fontos a Trabant-, és Wartburg-tulajdonosok számára is) egy olyan kis táblázatot magunkkal vinni, amelyen előre kiszámítjuk a különböző mennyiségű benzinhoz tartozó olajmennyiséget.

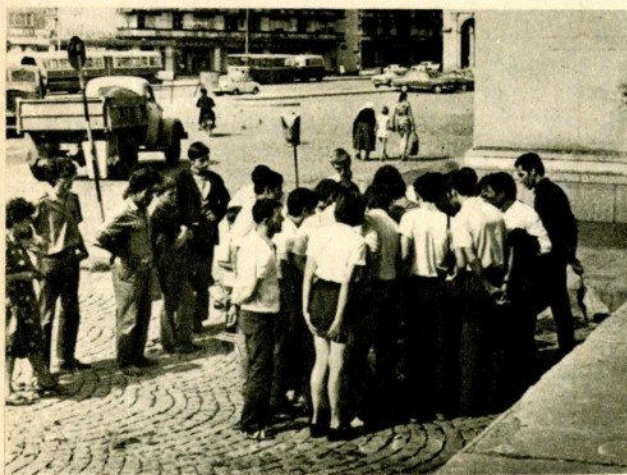
Mindkét országban problémát okozott nekem az, hogy a városközpontokba motorkerékpárral nem lehet behajtani, csak a táblával jelzett terelőúton (amely bizony sokszor igen rossz állapotú). Behajtani nem ajánlatos, mert (ezt sajnos tapasztalatból tudom) nem elnézőek a külföldivel szemben sem, bizony zsebbe kell nyúlni!

A közlekedésről talán még annyit, hogy utazásom során még koccanásos balesetet sem láttam, ami azt bizonyítja, hogy rendkívül óvatosan, kulturáltan közlekednek, és ez bizony nagy előny az idegen számára is.

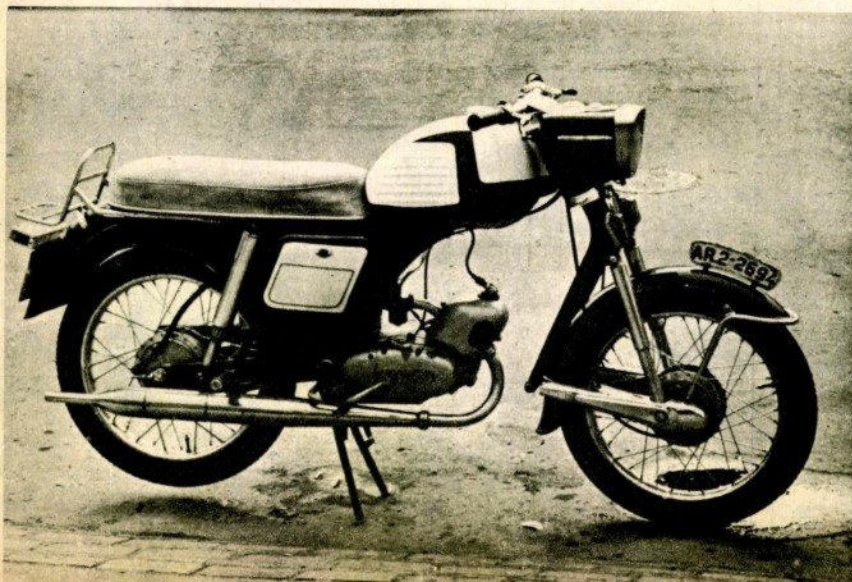
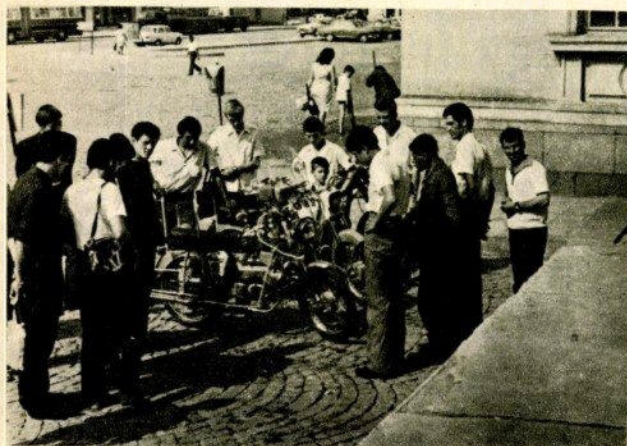
Zsoldos Tibor

Zündapp-licenc alapján gyártják Romániában ezt a „Mobra-50” elnevezésű turbóhűtéses, 50 kcm-es, kétléléses kismotort

(A szerző felvételei)



Mire kíváncsiak a rusz fiatalok?... A magyar rendszámú Balkan kismotornak ilyen „sikere” volt végig az úton



# Miért csak Csongrád megyében?

Eppen negyven évvel ezelőtt közölte az akkori AM, az „A motoros” című újság, hogy 1932 első felében 224 darab új motorkerékpárt adtak el a kereskedők. Forgalmi rendszámmal ellátva. Igaz, a választék elég gazdag volt, mert a fenti mennyiségen 33-féle márka képviselése osztozott.

Azt nem tudjuk, hogy 1972 első felében hány motorkerékpár és moped talált gazdára, de egy pontos eladási adattal rendelkezünk: az egyik fővárosi Nagyker Mintatermében 737 motorkerékpárt és 385 mopedot adtak el január 2-ától június 30-ig. Rendszámtábla nélkül.

És ez a mennyiség csak azért ennyi (merthogy lehetne több is), mivel a szóban forgó hat hónap alatt volt időszak, amikor egy-egy márka „hiánycikké” vált.

Vajon nagyobb lenne-e a kereskedelem forgalma, ha végre már nem a motorkerékpár-vevőknek kellene az új járművét levizsgáztatni? A szendének tűnő kérdésre határozott igennel tudnánk felelni, ha valamelyik hivatalos helyről tennék fel nekünk a kérdést.

Mindez Szegeden jutott eszünkbe, ahol — tessék jól megfogózkodni! — szabályosan felszerelt rendszámtáblával adják át a nagyrabecsült vevőknek a motorkerékpárt. Minden külön költség nélkül!

Tulajdonképpen e csoda hírére látogattunk el a Tisza-parti városba, ahol találomra nyitottunk be a Delta Kereskedelmi Vállalat 330-as járműboltjába. Az üzletvezető-helyettes, Turú László szívesen elmondta, hogy



amikor ez év elején a motorkerékpár-eladással ugyancsak foglalkozó Szegedi Gépjárműjavító Kisipari Szövetkezet az ott vásárolt motorkerékpárt forgalmi rendszámmal felszerelve adta át a vevőknek, az ő üzleteikben, azaz a Delta-boltokban egycsapásra megszűnt a motorkerékpár-eladás. A vevők be se néztek az ő fényes kirakatú boltjaikba. A Delta vezetősége hamarosan felismerte az egyedüli utat: a konkurrens szövetkezet mintájára megoldották a vállalaton belül a motorvizsgáztatás problémáját.

— A recept egyszerű — mondja a fiatal üzletvezető-helyettes. — A vevő befárad hozzánk, mondjuk hétfőn, akkor csütörtökön átveheti a levizsgáztatott motort. Aki pedig szerdán akar vásárolni, az szombaton kapja kézhez a menetkész árut. Ugyanis a rendőrség hetenként kétszer vizsgáztat. De aki hétfőn reggel választja ki új kedvencét, az még aznap délután haza is viheti a rendszámozott motort.

Az árusítás természetesen árjegyzéki áron történik, mert a 60 forintos okmánybélyeget, meg az akkumulátortöltés árát a cégünk viseli. A vizsgáztatással járó munkához nem vetünk fel újabb munkaerőt, elvégezzük azt magunk is.

Tessék azt is megírni, hogy mi csak a Csongrád megyében lakóknak tudunk ilyen levizsgázott motorkerékpárt eladni, mivel a rendszám-sorozat megyék szerint van felosztva. Sajnos, mert ha ez nem így lenne, akkor az ország más részéből is hozzánk jönnének a motorvásárlók.

Eddig a beszélgetés a vidéki kereskedővel.

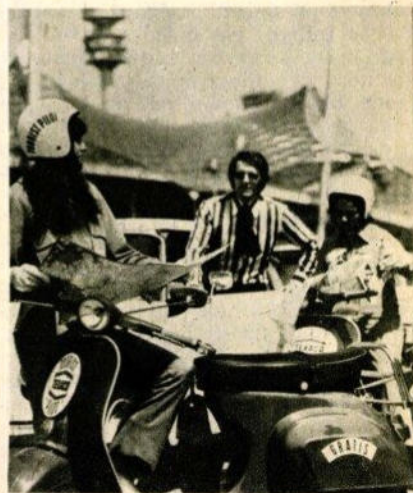
Mi pedig reméljük, az ország valamennyi motorkerékpár-vásárlójával együtt, hogy jövőre már nemcsak a Csongrád megyeiek élvezhetik annak a belkereskedelmi rendelkezésnek az eredményét, amely szerint a vevők „használatra alkalmas állapotban” kell kézhez kapnia a vásárolt iparcikket... (rózsa)



## OLIMPIA

Az augsburgi Vespa cég 43 darab „50 N Special”, 8 darab „180 Rallye” és 20 „Transporter” típusú robogót ajánlott fel az olimpiai játékokra. A pályákat összekötő hírnökök kapják a kiskiket, a „Rallye”-kon kísérik a kerékpárosokat, a háromkerékű „Transporter”-ek az olimpiai faluban teljesítenek szolgálatot

Hamburgban, Kielben, Kölnben és Münchenben tevékenykednek ezek a „révész-lányok”, akik díjmentesen vezetik az autós, motoros idegent a városukon át



# MEG LEHET TANULNI...

## HOZZÁSZÓLÁS

Amikor az emberiség életében elhatalmasodott egy betegség, a tudósok legjobbjai nem nyugodtak addig, míg ki nem kutatták a kórokozókat, és el nem készítették a kiirtásukhoz szükséges orvosságot. A mi folyton fejlődő világunkban egy veszedelmes kór pusztítja egyre nagyobb mértékben az emberi életet. Minek is nevezük voltaképpen? Jogi nyelven talán így: Veszélyes üzem. Hétköznapi nyelven: közlekedési balesetek. Illetékesek nagy erőfeszítéseket tesznek az életet pusztító veszedelmes „kór” leküzdésére. De kiküzdött-e már tulajdonképpen ennek a modern „emberpusztító kórnak” végső okozóját? Javítunk az utak minőségén, ésszerűbb közlekedésirányításra törekszünk, propagandával próbálunk hatni a legtöbb áldozatot adó korosztályokra: gyermekekre, öregekre. Rajtaütészerű ellenőrzéssel és „rajtakapással” törekszünk fékezni a törtéteket és szabálytalankodókat... Csak a lényegét nem fogtuk még meg igazán; azt, hogy a balesetek fő oka, „fő kórokozója” az egyéniségben, a jellemében van.

Ha gépek volnának a gépjárművezetők és nem élő emberek, akkor elég volna, ha beléjük „táplálnánk” a Kresz-szabályokat, felszerelnék őket megfelelő észlelő-szervekkel, — és máris elérnénk az optimális gépjárművezetést. A gépek fizikai szükségességével teljesítenék a beléjük programozott „parancsot”, és meg volna oldva a probléma. De mivel nem gépek ülnek a volán mellett, hanem élő emberek, akik önmaguk határozzák meg cselekvésüket adott esetben, ezért minden ésszerű propaganda és felelősségre intés csődöt mond, amíg meg nem teremtjük a „jó gépjárművezető” belső, jellembeli alapjait.

Emberséget csak az fog gyakorolni az utakon (tehát vezetés közben) is, akiben él az emberség. Aki ember-séges jellem, emberséges egyéniség. Aki csak könyvből tudja, mennyire fontos „az emberség az utakon is”, még ha alapjában be is látja és akarja is gyakorolni, ha ez jellemének gyökereiben él, éppen a kritikus helyzetekben, amikor az egyéniségnek súlyos gátlásokkal kell megküzdeni, nehezen tudja megvalósítani a „beletáplált” szép és okos elveket. Magyarán mondva: meg kellene találnunk valamilyen módját annak, hogy csak olyanok kapjanak gépjárművezetői jogosítványt, akikben a biztonságos vezetésnek legalább leglényegesebb jellembeli alapjai megvannak. Akik minden helyzetben kellő önuralommal tudnak cselekedni és nem vesznek el fejüket sem hiúsági, sem túlzott idegességi vagy más szempontok miatt.

A gyakorló gépjárművezetők nagyon jól tudják, hogy váratlan torlódásoknál és kritikus helyzetekben milyen tragédiát okozhat a legkisebb felületesség és figyelmetlenség is. Aki például az életben mindig törtet mások rovására is, és csak a saját érvényülése fontos, s ha kell, ezért könnyörtelenül legázol vagy megcsal másokat, — egészen másként fog viselkedni gépjárművezetés közben is, mint egy olyan jellemű vezető, aki komoly munkával és embertársai érdekeit mindig tiszteletben tartva akar csak érvényesülni... és így tovább. Sok hasonlatot lehetne még felsorolni.

Bizonyára nemcsak én voltam olyan helyzetben az országúton, amikor a helytelen beállítottságú jellemek kellemetlen és veszélyes tulajdonságait tapasztaltam. Amikor a saját kocscink rendes és ésszerű túrasebességét csökkenteni kellett egy előttünk lassabban haladó teherautó miatt. Na, végre jön egy egyenesebb útszakasz, amely elég hosszúnak tűnik a biztonságos előzés végrehajtására. Szemközti jármű sem látható. De ha elkezdjük az előzést, a teherautó vezetője alaposan belép a gázpedálba, hogy nehezítse előzésünket, amennyire csak tudja.

Vajon miért tette ezt velünk a teherautó vezetője? Nem tudta volna a Kresznek az előzésre vonatkozó szabályait? Ez aligha hihető... Egy-szerűen csak egy agresszív jellemű ember volt, akinek jólesett, hogy „kitolhatott” egy magánautóssal...

Vagy egy másik eset. Gyönyörű Mercedes sétál előttünk az országúton (talán a szép vidékben gyönyörködve), alig 50-es sebességgel. Mi azonban sietünk, láttuk már sokszor a vidéket, Szépen, szabályosan belekezdünk az előzésbe. De ekkor egyszerre „megtámasodik” a Mercedes, és mosolyogva „ugrik el” tőlünk. Örülünk, hogy most már nem kell előznünk, és hajtunk mögötte fürgé kis Trabantunkkal. De újra annyira lelassít a Mercedes, hogy kellemetlenül akadályoz bennünket. Újra előzni akarunk. Újra az előbbi játék, és még kaján összemosolygás a Mercedes utasai között. És nem enged bennünket előzni.

Ezzel szemben milyen jóleső érzés, ha amikor előzési szándékunkat az előttünk haladó észreveszi, szépen jobbra húzódik, s még int is a kezével, hogy csak bátran, mert figyel bennünket, és meg akarja könnyíteni előzésünket.

Kétféle embertípus... Mert azt hiszem, mindenki világosan látja, hogy itt erről van szó. Az egyikben a jellem gyökeréből sarjad az emberség, és szinte örömmel gyakorolja ezt az országúton is. A másik az „antiszociális” lény, aki nem

tudja elviselni, hogy az ő szép, nagy kocsját egy kis Trabant előzze; vagy talán egyszerűen örömet leli abban, ha másnak bosszúságot szer-zhet... Mi ez, ha nem a jellem szomorú „légüres tere”, ahol hiány-zik az emberség, és helyette olyan „mérges gombák” vannak, mint pök-hendiség, fölénykedés, a csakazért-is „kitolni” akarás... Szinte el tudom képzelni, hogyan bánik az ilyen gépjárművezető a munkahelyén munkatársaival, főleg beosztottai-val... Mert ugyebár, az ilyesmit aligha lehet „ártatlan tréfának” tekinteni...

Meggyőződésem, hogy a sok közúti baleset végső oka nem annyira a vezetési gyakorlat hiánya, vagy jó-hiszemű, de rossz helyzetfelismerés, hanem jellembeli fogyatékoság. Fiatalkorú a túlzott önbizalom és képességeiknek helytelen ismerete, idő-sebбекnél azt szoktuk mondani, hogy túlzott bizakodás „vezetési rutinjuk-ban”.

Talán nincs messze az idő, amikor a jogosítvány kiadása előtt tudomány-os alaposággal kidolgozott „tesz-tekkel” azt is megvizsgálják, hogy a Kreszt ismerő jelölt jelleme alap-ján alkalmas-e biztonságos gépjár-művezetésre. De addig is volna egy-két javaslatom. Akármennyire ismeri is valaki a Kresz-szabályokat, és akármilyen jó reflexekkel rendelke-zik is, ne kaphasson jogosítványt:

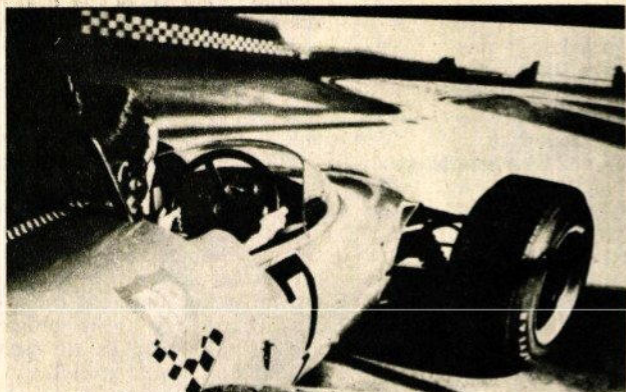
1. Aki akármilyen erőszakos cselekedet-tel vétett embertársai ellen, és ezzel világosan igazolta, hogy nem ura ön-magának. (Természetesen a garázda-ságot és a fiatalkori hulligánkodást is idegondolom.) Talán sok szempontból hatásos fegyver lenne a felelőtlenke-dőknél az a tudat, hogy ilyen csele-keket után — mondjuk tíz éven bel-ül — nem kaphat jogosítványt. Ak-kor is csak úgy, ha nagyon komoly testület igazolja, hogy jellemének ká-ros tulajdonságai már nem mutatko-znak.
2. Aki munkahelyén vagy lakóhelyén összeférhetetlen, kötekedő jellemet áruul el és antiszociális magatartást ta-núsít.
3. Aki olyan mértékben fogyaszt rend-szeresen alkoholt, ami az egyöntetű orvosi vélemény szerint nem ésszerű és feltétlenül káros. Hiszen ma már köztudott, hogy az előző napon fo-gyasztott alkohol is károsan befolyá-solja a vezető idegállapotát — és bi-zonyos gátlások gyakori felszabadítá-sa miatt akarateréjét, tehát jellemét is.

Lehet, hogy egyesek mindezt túlzás-nak tartják, én azonban úgy érzem, hogy ha a jogos és megalapozott az államhatalomnak és a közösségnek az a védekezése, hogy nem ad akárki kezébe fegyvert, ha fennáll a ve-szély, hogy visszaél vele, — ugyan-így a gépjárművezetői jogosít-vány kiadásánál az alapvető jellem-beli tulajdonságok figyelembevétele a társadalom jogos önvédelme lenne a veszélyeztető jellemekkel szemben.

Tóth József

Bp. XVI., Béla u. 81.

# KÖZLEKEDÉSI MOZAIK



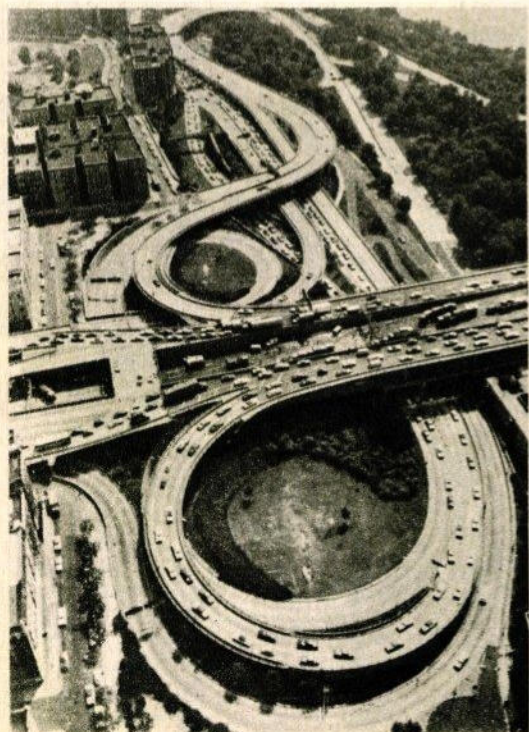
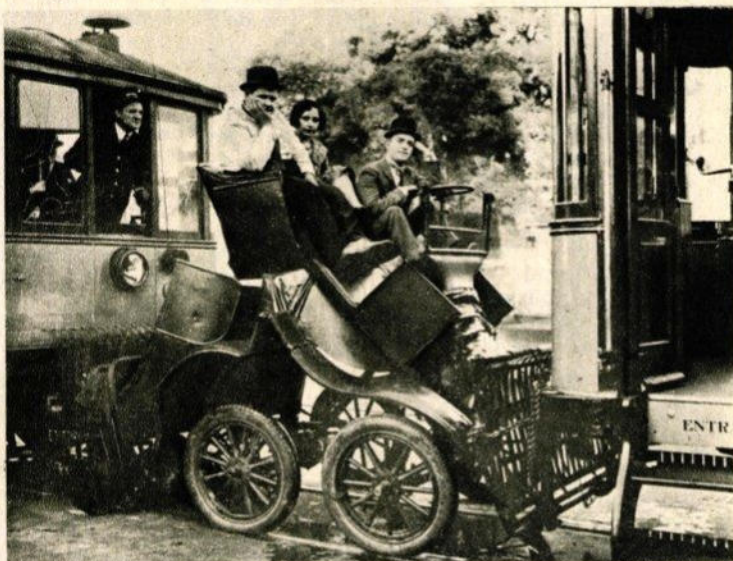
A müncheni Olimpia alkalmából érdekes újdonsággal lepté meg az autósport rajongóit a BP (British Petrol) cég. A korszerű gépjárművezető-képző iskolákban már jól ismert, úgynevezett audiovizuális reflexinspirátorokhoz hasonlóan, itt egy igazi Forma-3 Lotus versenyautó-szimulátoron számuldhatunk a változtatható programnak megfelelően Brands-Hatch vagy Silverstone ide vetített versenypályáin



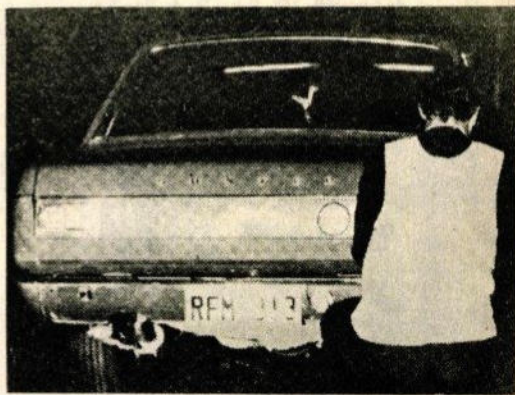
„Ne csak aggódjunk értük — vigyázzunk is rájuk!” — ír-tuk nemrégiben egy gyermekekről, a gyermekbalesetek megelőzéséről szóló cikkünk fölé. Ez a kép is, mondani-valójával ehhez a témához kapcsolódik. Angliában és Skóciában majd minden iskola előtt láthatjuk a kijelölt átkelőhelyek körzetében a fehér vagy élénksárga köpenyes, egyszempás gyermek-kísérőket. Többnyire nyugdíjasok, és közös vonásuk, hogy mindannyian szinte misszionáriusok tekintik ezt a tevékenységüket. A városi forgalom ezernyi veszélyforrásaitól féltve, kísérik át az egyik oldalról a másikkra az úttestre lépő kisgyermekeket. Szerény fizetést is kapnak ezért a munkáért: a gyermekek szülei közadakozásából gyűjtik össze számukra a meghatározott összeget. Minden gyermeket nem csupán szerető, hanem féltő szülő boldogan vállal ilyen áldozatot. És minden bizonnyal boldogan vállalna nálunk is, ha akadna olyan erre hivatott testület, amely megszervezné a mi kisiskolásainkat óvó gyermekkísérőket...

Ford kontra Volkswagen! Lényegében ez a burkolt ellenpropaganda is felfedhető a Ford cég által most közzétett, mosolyt fakasztó képen. Bizonyítandó, hogy a filmezés hajnalkorának egykori híres, nagy nevetettől, Stan és Pan, már 1922-ben statisztáltak a Ford autók biztonságos voltát bemutató útközéti kísérleteknél. A nyilván egy régi filmből kiragadott filmkocka tehát nem más, mint a

Volkswagenének címzett gúnyos fricska. Mégpedig arra a nagy horderejű propaganda-hadjáratukra, amelyet a mostanában a biztonsági autók népszerűsítése érdekében széltében-hosszában folytatnak



Madártávlatból igazán impozáns kép a New York City körzetében nemrég átadott Long Island autópályacsomópontról. Valójában bonyolult útvesztő. Olyan, amilyent a laboratóriumi egerek számára szoktak kijelölni. Csakhogy amíg a tanulékony egér ilyen helyen is könnyen a célba ér, az ember bizony nem ritkán utat téveszt. Hlába, a motorizált korunkban immár az egerektől is tanulhatunk valamelyest...



Még alig terjedt el világviszonylatban az úton üzemképtelenné vált autók kötelező jelzése, a közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakemberek máris egy újabb, és az elakadást még szembetűnőbben mutató kiegészítő jelzészalvózat széles körű elterjesztésén fáradoznak. A fényvisszaverő rendszámablán kívül itt az elakadt autó körül szorgoskodó emberre egyszerűen felölthető és ugyancsak fényvisszaverő tulajdonságú mellény is megszűröl felhívja a figyelmet. Különösen az éjszakai elakadásoknál van igen nagy jelentősége az ilyen „látni és láthatóvá tenni” mozgalom alapján propagált életvédő kelléknek

# Egy casco-biztosított külföldi — és belföldi — tapasztalatai

Köztudott, hogy a cascóval rendelkező magyar autósoknak karambol esetén a külföldi biztosító — egyes országokban, bizonyos összeghatárig — segítséget nyújt, például fizeti a gépkocsi biztonságos mozgásához szükséges javítás költségeit, vagy gondoskodik az összetört autó hazaszállításáról. Kevésbé köztudott, hogy mit ér ez a biztosítás — külföldi balesetknél. Tapasztalataim szolgálnak autós társaim és az Állami Biztosító okulására. Zsiguli kocsinkkal, esős időben, egy csütörtöki napon, a szlovákiai Valaská körzetében Besztercebánya felé haladva, az egyik kanyarban sikos, olajos úton árokba borultunk. A kocsi összetört. Mintegy félórával előbb ugyanott hasonló baleset történt, így a helyszínen levő rendőr azonnal intézkedett: teherautót szerzett, felrakták kocsinkat, s a besztercebányai szervizbe hajtottunk. Késő délután volt. A szerviz zárva. A gépkocsivezető nem hagyott magunkra. Segített a formáságok elintézésében, és még szállodai szobát is szerzett, sőt összetört kocsinkat — amelyből csomagjainkat sem tudtuk kiszedni — biztonságba helyezte. Másnap kora reggel együtt kerestük fel a szervizt, ahol kide-

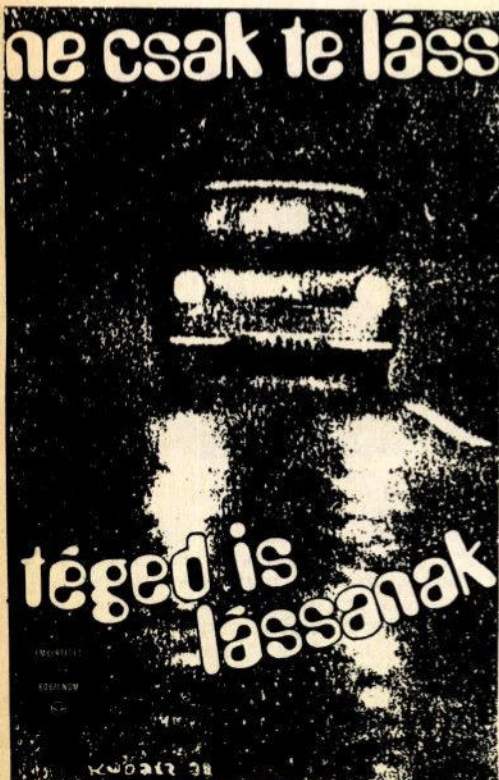
rült, hogy nem tudják a kocsi megjavítani. Azt tanácsolták, hogy menjünk Zvolenbe, ahol a ČSAD (az ottani Volán) intézkedik. A ČSAD-nál kedvesen fogadtak, de teljesen tanácstalanok voltak, ezért megkérdezték a helyi Biztosító ki-rendeltségétől, hogy mi a teendő. Ám ott sem ismerték a külföldi cascóval kapcsolatos megállapodásokat. A ČSAD igazgatója ennek ellenére elvállalta gépkocsink hazaszállítását az Autóklub hitellelérére. Szabadságáról berendelte azt a gépkocsivezetőt, aki érvényes útlevéllel rendelkezett, s habozás nélkül elintézte a további formáságokat: mentlevelet és határátlépőt szerzett. Ennek köszönhető, hogy péntek délután hazaindulhattunk. Délután fél hatkor már a Dózsa György úti Zsiguli-szerviznél kopogtattunk, ahol kijelentették, arra ne számítsunk, hogy ők leveszik a teherautóról a kocsi és javításra elfogadják. Arra a kérdésünkre, hogy hová, kihez forduljunk a gyors intézkedés érdekében, a legképtelebb tanácsokat adták. Telefonon felhívtuk az Autómentőt. Nem tudták megmondani, hogy esetünkben mi a teendő. Elmentünk a Wartburg-szervizbe. Nem vállalták a

munkát a Biztosító szemléje nélkül. Így vándoroltunk a csehszlovák teherautó vezetőjével egyik budapesti szerviztől a másikig, míg végül valaki azt tanácsolta, hogy forduljunk a Madarász utcai 22-es Volánhoz. Valóban, a mi esetünk az ő hatáskörükbe tartozott. De milyen keserű utat kellett megjárunk, amíg erre rájöttünk! Szeretnénk megkérdezni: vajon tudja-e az Állami Biztosító, hogy a külföldi cascopartnerek hálózata nem ismeri a biztosítási „szabályokat”? Ha tudja, akkor tesz-e valamit annak érdekében, hogy a partnerek azt széles körben propagálják? Ha nem, akkor csak azt mondhatom, figyeljenek egy kicsit jobban arra, mire vállalkoznak, és ne csak arra törekedjenek, hogy minél többen kössenek cascót, hanem — segítsenek bajba jutott ügyfeleiknek. Többek között azzal is, hogy a biztosítási kötvényen feltüntetik: mi a teendő a balesetknél, és hol segítenek. Ennek hiányában az a kép alakul ki az emberben: mentsen meg a sors attól, hogy valaki a munkaszüneti órákban karambolos gépkocsival érkezék hazai földre. Végül szeretném megköszönni a zvoleni ČSAD dolgozóinak példamutatóan emberi magatartását, és felhívni rá azoknak a figyelmét, akiknek hivatalból is kötelességük segíteni.

Nyulász Pál  
Bp. VII., Damjanich u. 58.

## PLAKÁTTERV

Rajzolta: KUDÁSZ FERENC



## A JÖVŐ ...

A Siemens-gyárban új forgalomvezérlési módszerrel kísérleteznek. Az autóvezetőnek a négyzetekre osztott városkép célterületének a számát kell a műszerfalba behelyezni; erről jelzést kap a központi komputer, amely világító nyílal mutatja az utat, amely a bedugult kereszteződéseken átv vezet. Így néha kerülővel hamarabb ér célt a gépkocsivezető, mint a képen látható müncheni példa is bizonyítja.





# Itt így közlekedünk!

Elégge közismert, hogy a Belváros észak—déli főút-vonal-párja többségében egyirányú utcákon vezet. Nem egy helyen ez a főút-vonal-pár meglehetősen kacskaringósan, S-kanyarokat követve viszi a járműveket az épületek között. Éppen ezért gyakran előfordul, hogy az elsőbbségadáshoz akkor is meg kell állnunk, ha erre egyébként külön ilyen jelzőtábla nem is kötelez bennünket. Másként ugyanis nem tudunk meggyőződni arról, hogy a keresztezni kívánt főútvonalon jön-e éppen jármű. Sokan azonban nem ezt a gyakorlatot követik, hanem inkább bízva a szerencsében, körültekintés nélkül „belopakodnak” az ilyen pontokon is a főútvonal forgalmába, arra számítva, hátha akkor éppen nem jön a jármű. Ezért minősíthetők nem egy ponton az úttalálkozások balesetveszélyes kereszteződéseknek. Hírhedtté vált baleseti statisztikája miatt nem egy olyan kereszteződés is, amely egyébként jogilag és forgalomtechnikailag rendezett. Erre példákat a Szemere utca—Hege-dűs Gyula utcai és Honvéd utcai szakaszon is sokat tudnánk felhozni. Ezúttal azonban inkább a mostanában létesített új jelzőlámpa kapcsán a Szende Pál utca kereszteződéseit, veszélyes kanyarulatait mutatjuk be.

A Münnich Ferenc utca folytatásában — a József Attila utcai jelzőlámpán túlhaladva — a József nádor téren folytatódik a főút-vonal, mégpedig déli irányban. A jelzőlámpát követően alig száz méter után azonban jobbra kanyarodik. De jóformán még be sem kanyarodtunk és máris újabb tábla jelzi, hogy az irány — meglehetősen éles töréssel — balra vezet.

A Dorottya utcai kereszteződésben tulajdonképpen a város déli része felé vezető irány elágazik. Az áthaladási elsőbbség biztosítására itt a Dorottya utcán a Roosevelt tér irányából jövőket „Allj! Elsőbbségadás kötelező” tábla fogadja. És bár a Dorottya utca szélességéből három forgalmi sávra is futná, a továbbhaladás mégis csupán két sorban lehetséges. De így is csak elméletileg. A parkoló autók ugyanis mindkét oldalon kiszajátítják maguknak a szélső sávokat. A bal oldali sáv elfoglalása mindenképpen helytelen, hiszen ez a rész járműbesorolónak van kiképezve. Azt viszont mindenkinek tudnia kell, hogy a nyíl alakú útburkolati jelen — forgalmi okot kivéve — várakozni és megállni egyaránt tilos. De ez csupán az egyik ilyen szempont. A jelenség másik következménye ugyanis, hogy a bal oldalon parkoló autók zavarják a Szende Pál utca felé a kilátást.

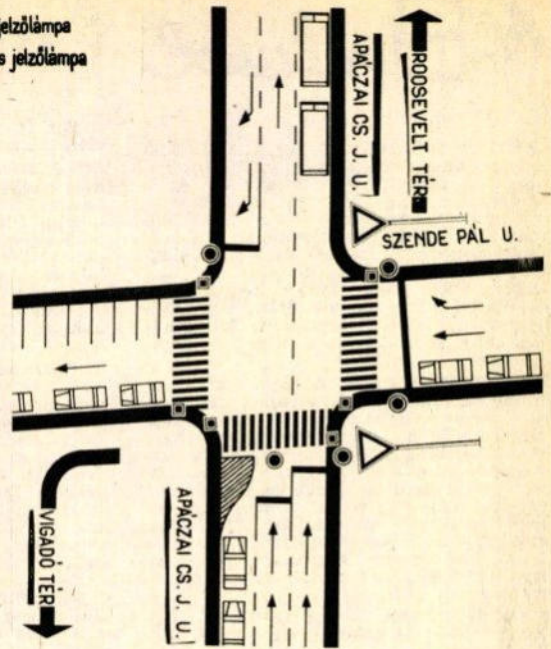
A Belgrád rakpart irányába több csatornán át választhatjuk meg az útvonalat. Mint már korábban szó esett erről, a Szende Pál utca—Dorottya utca kereszteződésében elágazik az út. Egyik irányban mehetünk egyenesen, s így az Apáczai Csere János utcai kereszteződésen túlhaladva, elérjük a Belgrád rakpart felső üttejtjét. Itt balra kanyarodva, majd a Duna Intercontinental szálló előtt elhaladva, csatlakozhatunk a déli irányba tartó forgalomhoz.

A másik irányban viszont balra lehet kanyarodni, így a Dorottya utcán át elérjük a Vörösmarty teret. Közvetlenül a tér sarkánál jobbra kanyarodhatunk és a Vigadó utcán keresztül a Vigadó térhez jutunk, s ezzel az előbbiekben vázolt irányban haladó forgalomhoz értünk. De mehetünk egyenesen is a Vörösmarty téren, s akkor a Deák Ferenc utcába kell bekanyarodnunk, majd innen balra, az Apáczai Csere János utcán folytathatjuk utunkat.

Ezt az utóbb ismertetett útvonalat azonban nem ajánljuk. Mégpedig azért, mert a Vörösmarty téren sok autóbusznak van megállója, és emiatt a külső sáv rendszerint foglalt. Pedig szabályosan csakis ebből a külső sávból tudnánk a Deák Ferenc utcába jobbra bekanyarodni. Gyakori, hogy ezt a jobbra kanyarodást a gépjárművezetők a záróvonal átlépésével, tehát szabálytalanul hajtják végre. Ezért is érdemesebb az előbbiekben leírt másik két lehetőséget választani.

Korábban az Apáczai Csere János utca folytatásában, a Vigadó tér két sarkán, vagyis a Deák Ferenc utcánál

- jármű jelzőlámpa
- gyalogos jelzőlámpa

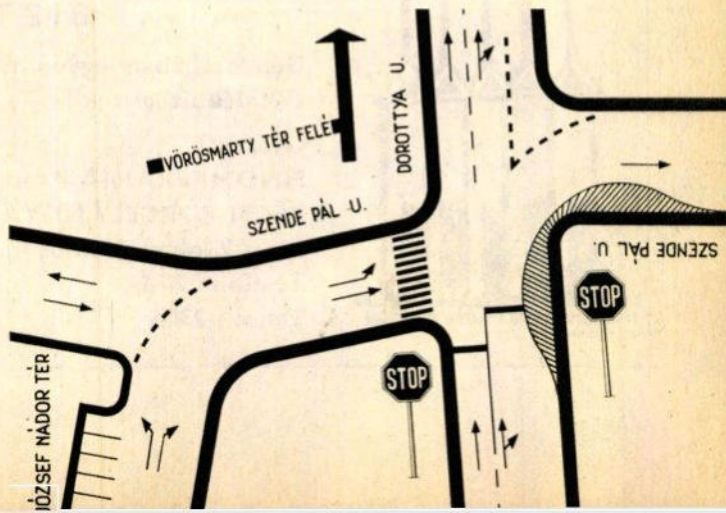


és a Vigadó utcánál megépítették a jelzőlámpát. Már akkor is előrelátható volt, hogy előbb vagy utóbb a harmadik, veszélyesnek tartott kereszteződéshez, a Szende Pál utcához is szükségessé válik jelzőlámpa építése. A Szende Pál utcáról már beszéltünk. Javasoltuk is, hogy ezen az utcán át könnyen elérhetjük a Belgrád rakpartot, — annál inkább, hiszen az utca pontosan ar-rafelé egyirányú. Arra azonban ügyeljünk, hogy a parkoló járművek miatt itt gyakorlatilag csak egyetlen forgalmi sáv áll rendelkezésünkre.

Az Apáczai Csere János utcai irány már nem ilyen egyszerű. Ez az utca ugyanis a Szende Pál utcáig — a Vigadó tér felől — egyirányú, onnan a Roosevelt tériig viszont, ugyanolyan üttestszélesség mellett kétirányú. A Vigadó tér felől érkezőknek két forgalmi sáv áll rendelkezésükre a besoroláshoz: mindkét sávból csak egyenesen mehetünk tovább. De a továbbhaladásunk még így sem teljesen akadálytalan. A külső sávban ugyanis, a kereszteződésen túlhaladva autóbussz megálló és végállomás található s így az itt rendszeresen parkoló autóbusszok akadályoznak bennünket a párhuzamos továbbhaladásunkban.

Az Apáczai Csere János utca tehát a Szende Pál utca és a Roosevelt tér között kétirányú. Az előbbivel szembejövő iránynak mindössze egy forgalmi sáv áll a rendelkezésére, és ebből is csak jobbra kivehető szabad továbbhaladni.

Említést érdemel az Apáczai Csere János utcának a megelőző — vagyis a Vigadó tér környéki — szakasza is. Korábban már leszögeztük, hogy ebben az irányban haladva a forgalmi sávok a jelzőlámpáknál párhuzamosan ellenlívben kanyarodnak. Ezt kell követnünk a járművünk vezetése közben is. Tehát kerüljük a sávok „klegyenesítését”, mert ez egyébként is szabálytalan.



**„ZSIGA” JELIGERE.** A Merkur Vállalat a Zsiguli-megrendeléseket, attól függően, hogy az igénylő Pest megyében és a Dunántúlon, vagy a Dunától keletre lakik, kétféle sorszámmal látja el. Az előzőek „budapesti”, az utóbbiak „debreceni” sorszámot kapnak, s ennek megfelelően a kocsikat Budapesten vagy Debrecenben adják ki. A két sorszám egymástól független, az jelzi, hogy Budapesten, illetve Debrecenben külön-külön hány kocsi került a megadott napig átadásra.

**KISS IMRE — PÉCS.** A személyautó hátulján egy féklámpát kívánna elhelyezni, „nem szimmetrikusan”. Ezzel kapcsolatban igenis létezik előírás. A Kresz 17. cikkének 1) pontjában ugyanis az olvasható, hogy a személyautót el kell látni a kocsi hátulján „jobb és bal oldalon egyenlő magasságban, a személyautó széleitől egyenlő távolságban elhelyezett egy-egy olyan lámpával, amely a lábték használatát esetén kigyullad...” Tehát két féklámpát kell felszerelni, szimmetrikusan.

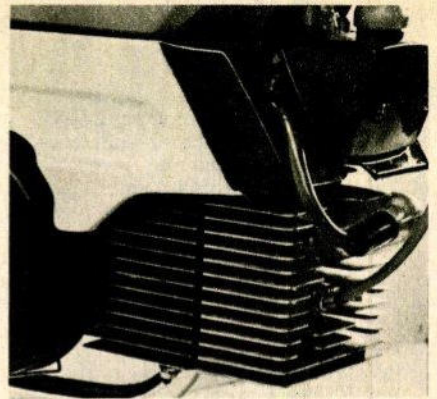
**VÁROSI PÉTER — BUDAPEST.** Szeptember 16-án és 17-én méri össze állóképességüket a világ minden tájáról származó motorkerékpárok a nevezetes francia Le Mans pályán, ahol most 36-odszor rendezik meg a híres 24 órás nonstop versenyt. A neve — Bol d'Or — arany serleget jelent. A magyar motorkerékpárok már eredményesek voltak ezen az évente egyszer rendezett versenyen. Első alkalommal 1956-ban indult Pannónia, s a Reisz János és Kurucz György által vezetett motor győztesként fejezte be a 24

órát a 250-es kategóriában azzal, hogy 2425,62 km-t robogott végig. Az idei Bol d'Or-on a Honvéd SE négyesfogata (Juhos Árpád és ifj. Reisz János, illetve Nagy Gyula és Kovács Sándor) képviseli majd a Csepeli Motorkerékpárgyárat két P20 motorral. Tartalékként a csapat edzője, Reisz János Petrót és Bóndiczet viszi magával Franciaországba.

**SÜVEGES LÁSZLÓNÉ — DOROG.** Ahhoz, hogy a magánautóval külföldre mehessen, nem kötelező az Autóklub tagsági igazolványa. Az Autóklubnál csak azért kell jelentkezni, mert az autó „kivételéhez” szükséges okmányt ott adják ki. Az más lapra tartozik, hogy az Autóklub tagsága bizonyos előnyökkel jár külföldön, ahol a testvér autókлубok által nyújtott kedvezményeket egyes helyeken automatikusan igénybe vehetik.

**SZOKOLAY JÓZSEF — BUDAKALÁSZ.** Az Országos Építészügyi Szabályzat 101. §-ában valóban az az előírás olvasható, hogy garázst önálló épületként a lakó- és üdülőépülettől, illetőleg a közösségi létesítmény épületétől legalább 6 méter védőtávolságon belül elhelyezni nem szabad. Ennek a 2/1970. (I. 17.) ÉVM sz. rendeletnek 1. sz. mellékletében azonban azt olvashatjuk, hogy az előírt távolságokat az épület nyílás (ajtó, ablak) nélküli oldalán nem kell megtartani. A csak 0,4 m vagy ennél kisebb „függőleges nyílássalvevényel” (ablaksáv, szelőlőzőnyílás) kialakított oldalon a távolság 4 méterig csökkenthető. Az ilyen kérdést egyébként nem a szomszéd ház tulajdonosának a hozzájárulása dönti el, hanem a tanács illetékes osztályának az engedélye, illetve állásfoglalása.

**TÖBBEKNEK.** István János olvasónk (Baja, Pf. 444) szeretne egy veterán motorkerékpárt venni, lehetőleg nagy Harley-Davidson, de egyéb márká is érdeklí 350 kcm-en felüli motorral. Természetesen nem baj, ha a felajánlott jármű üzemképtelen.



...milyen járműhöz tartozik ez a képrészlet, milyen a motor gyűjtása, és a jármű vezetőjének kell-e bukósisakot viselnie. Azok között, akik szeptember 20-ig helyes válaszokat küldenek be, három könyvet sorsolunk ki.

Az augusztus 6-i számban megjelent rejtvény helyes megfejtése: csehszlovák gyártmányú Jawa-ESO, 500 DT motor, 55 LE/8000 fordulát, készült kétfokozatú sebességváltóval is, 83 klló. A három jutalomkönyvet: **BÁLINT JÓZSEF** (Szabadszállás, Pf. 11/U) — **SZILÁNCZY PÉTER** (Bp. XI., Hengermalom u. 54.) és **VARGA IMRENE** (Bp. XIX., Kossuth u. 176.) címére postázzuk.

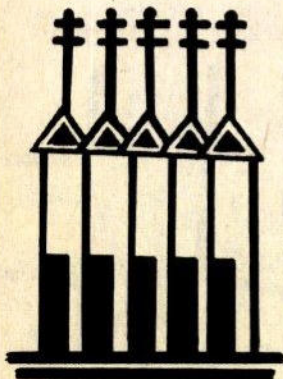
**FANTOLI RÓBERT — KISGYŐR.** A Trabant Hycomat sorszáma a Merkuról kapott összeállításban most már rendszeresen közöljük. A Hycomatra egyébként az adómentesség és a kötelező felelősségbiztosítás díjkezdvevénye egyaránt ugyanúgy érvényes, mint a Velorexre. A gépjárműadóról szóló 3/1966. (I. 12.) PM rendelet 2. §-a szerint ugyanis: mentesek a gépjárműadó alól — többek között — a rokkantak helyváltoztatásához szükséges járművel" is. Es elintéződt a biztosítási kedvezmény is, amelyről az Állami Biztosító külön értesített bennünket: a Hycomat után is — akár csak a 30/1959. (V. 10.) sz. kormányrendeletben említett „rokkantak által használt háromkerékű gépjárműért" — csupán évi 10 Ft biztosítási díjat kell fizetni.

**H. M. — BUDAPEST.** A megkülönböztető jelzéssel (kék lámpa, sziréna stb.) el látott gépjárművek vezetőinek nem jár veszélyességi pótlék. Igaz, hogy bizonyos esetekben a Kresz különleges előírásai vonatkoznak Önre is, de ugyanakkor a Kresz a más közlekedők számára azt teszi kötelezővé, hogy az Ön „veszélyeket magában rejtő” haladását tegyék lehetővé, sőt segítsék elő.

**NAGY FERENC — NASZÁLY.** Minden olyan alkalommal, amikor az átlagkeresetet kell elszámolni (szabadságitó stb.) hozzá kell számítani az alappérhez, többek között az Ön számára rendszeresen fizetett 500 Ft rakodási pótlékot is.

## Könyvekről

**CSIKY ANTAL: Zebra (Móra).** Az ifjúsági könyvek kiadóvállalata gondozta ezt a kis kötetet. Mészáros András szellemes-kedves rajzainak gyermek a főszereplője, az író tegezi olvasóját — és mégis, elsősorban azt ajánljuk: minden felnőtt sürgősen vegye meg ezt a könyvet. (Ára mindössze 7 forint.) Igaz, tanácsunkat az idő szerint mindössze 25 ezren fogadhatják meg, mert csupán ennyi példányban került forgalomba, de reméljük, gondoskodnak róla, hogy megfelelő mennyiségű utánnyomásra legyen lehetőség. Mert szerintünk — ismételnünk — minden felnőttnek el kellene olvasnia, amiről a televízióból-rádióból ismert rendőrfőhadnagy itt a gyerekekkel elbeszéléget. Példamutató ez a stílus, ahogyan közérthetővé válnak bizonyultnak tűnő, hivatalos kifejezések. Csak egy példa. Idezi a szabályt: „Közúton csak olyan személy kerékpározhat, akinek ebben kellő jártassága van”. De ki tudja azt, hogy mit jelent a „kellő jártasság”? Most már mindenki, mert Csiky Antal egyszerűen megmagyarázza: „Kellő jártasság = tud kerékpározni!” S mi ki is terjesztjük ezt a magyarázatot: aki ezt a könyvet elolvasta, tud közlekedni. Ő is és a gyermeke is...



## AUTÓBIZTOSÍTÉK: BIZTONSÁG

Gépkocsijában legyen mindig tartalékbiztosíték!

Gyártja:  
**FINOMKERÁMIAIPARI MŰVEK**  
**PÉCSI PORCELÁNGYÁRA**  
Pécs, Zsolnay Vilmos u. 69.  
Telefon: 20-10  
Telex 1-2304

## A KLÍMA KTSZ

### Autóhűtő Részlege

magánosok és közületek részére  
rövid határidőn belül  
vállalja

**KULONBÖZŐ AUTÓHŰTŐK javítását**

Cím:

Bp. VIII., Bacsó Béla u. 21.

Telefon: 341-556 és 340-704



# SHELL INTERSERVICE ÁLLOMÁSOK



## Budapesten

III., Bécsi út 277.  
IV., Pozsonyi út 1. (Újpest)  
VIII., Kulich Gyula tér  
IX., Kén utca 1.

INTERSHOP  
XIII., Rajk László u. 11

## Vidéken

Balatonfüred  
Dunaföldvár  
Miskolc  
Pécs  
Szántód  
Szeged  
Veszprém

Új töltőállomás nyílt  
a XIV., Népstadion úton

**BENZIN, OLAJ, AUTÓFELSZERELÉSI ÉS AUTÓÁPOLÁSI CIKKEK  
TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL  
A szervizek 6—22 óráig vannak nyitva**

## A LEGIDŐSZERŰBB AJÁNLAT

A TURIZMUS, A KERESKEDELEM,  
A JAVÍTÓ-SZERELŐIPAR,  
A GYORS SZOLGÁLTATÁS  
KORSZERŰ JÁRMŰVEI

**M—521 NYSA MIKROBUSZ  
= NINCS GOND!**

A NYSA mikrobusz tíz személyt szállít!

Kényelmes, biztonságos, gazdaságos,  
kiváló szellőzés, fűtés

A NYSA—521 korszerű jármű  
sok-sok ezer újabb kilométer  
megtételéhez

Részletes felvilágosítás:



**AUTÓKER**  
Autó-  
és Alkatrész-  
kereskedelmi  
Vállalat  
Budapest XIII.,  
Gogol u. 13.



**POL-MOT**  
Gépjármű-  
külkereskedelmi  
Vállalat  
Warszawa  
Stalingradzka 23.  
POLSKA

**NYSA—521**



NYSA T—521 Személy-  
és áruszállító furgon



NYSA F—521 Univerzális  
furgon



NYSA S—521 Mentőkocsi

NYSA M—521 Mikrobusz



## FIGYELEM!

Szovjet elektromos targoncákat használó vállalatok, közületek!

Egyes akkumulátorokra 10%-os árkedvezményt adunk!

### EK-2 TÍPUS

Méretük: 98×87×42 cm  
Névleges feszültség: 35 V  
Töltés: 50 V  
Amper: 250  
Cella: 28 db

### EP-201 TÍPUS

Méretük: 102×86×55 cm  
Névleges feszültség: 50 V  
Töltés: 70 V  
Amper: 400  
Cella: 40 db

Amíg a készlet tart!

Raktárról azonnali szállítás.

Gondjai vannak a kimerülő akkumulátorok töltésével?

Megoldjuk!

Forgalomba hoztuk az UTTA-60/100 típusú

**UNIVERZÁLIS AKKUTOLTÓ BERENDEZÉST**

Alkalmas: minden savas és lúgos akkumulátortelep töltésére és formálására

Szállítási határidő: 6-8 héten belül

Az akkumulátorok és a töltő is egy helyen rendelhető a  
MOART alkatrészfiókjánál:

**Budapest XIV., Tatai út 7. Telefon: 204-592**

## AUTÓRA

Csomagtartó, méret, kívánság szerint  
Magánvizsgálóhoz, tanításhoz szükséges  
pótfékkedél minden típushoz kapható

### MOTORKERÉKPÁRA

Csomagtartók, bukásvédők  
minden típushoz

### KOVÁCS lakatos

Bp. VII., Dob u. 98. T.: 423-843

## AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK

szerelése és javítása  
Fék- és kuplungszalagok,  
mechanikus ablaktörlők  
javítása garanciával

### HAUDEK

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

## Autókerékre

### DÍSZTÁRCSA

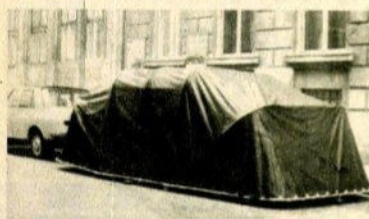
### DISZKARIKA

minden típusra készen kapható

Díjtalanul felszerelem

### MÉSZÁROS fémműv

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



## Garázs

összecsukható  
bárhol felállítható  
lezárható

Készíti:

FRÖHLICH J.  
Bp. VII., Dob u. 61. T.: 222-161



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

**AUTÓRÁDIÓK**  
autómagnók, antennák speciális javítása  
Közületeknek is  
(Bemérés díjtalan)

### SZÉLL SÁNDOR

Bp. VI., Szondi utca 20.

Minden típusú

### AUTÓRUGÓ

javítása, szerelése egy nap alatt

### VOROS ISTVÁN

Bp., XIII., Fáy u. 84.  
Telefon: 290-279



# AUTONET! AUTONET! AUTÓSAMPON

## Az AUTONET

egy lépésben megoldja a gépjárművek mosását, fényezését!

## Az AUTONET

rendkívül gazdaságos már félszázalékos oldata rendkívül hatásos!

## Az AUTONET

korróziógátló adalékot is tartalmaz, amely megvédi a gépjármű karosszériáját a rozsdásodástól!

## Gyártja:

# EGYESÜLT VEGYIMŰVEK

Budapest XVII., Cinkotai út 26.

Telefon: 480-900



# DRAPÁL nagy napja PRIEVIDZÁBAN

A 350-esek első edzésén:  
Drapál (nyíl) és Reisz

Ebben a futamban Drapál  
már a harmadik körtől  
maga mögött hagyta a mezőnyt



Ragyogó napsütés, nagy technikai felkészültséget igénylő pálya, népes mezőnyök jellemezték augusztus 13-án a csehszlovákiai Prievidza melletti Cigel bányatelep lelkes vezetői által rendezett és támogatott nemzetközi gyorsasági versenyt.

A kis magyar tábor legénysége már a szombati edzésen mutogatta oroszlánkörmeit: Reisz 5., Bőndicz 6. edzés-idejével biztosította az első, illetve a második sorból való rajtolást, a 125 kcm-es géposztályban. A negyedlitereseknél Drapál a finn Lahtinen és a svájci Pfirter mögött 3. idejével az első sorba, Juhos pedig a 4. sorba került. A 350 kcm-eseknél Drapál ismét kiharcolta az indulást az első sorból, Pfirter, a nyugatnémet Thüngenthal és az ismert nevű csehszlovák Srna mögött 4. volt az edzésen.

Vasárnap délután került sor az 50 kcm-es gépek 8 körös futamára. A svéd Leiff-ot senki nem tudta megszorítani, végig vezetve győzött Yamathiján. A 250-eseknél türelmetlenül figyeltük a depó alatti hajtút, ugyan ki fordul be elsőnek. Az első körben az edzésidők igazolódtak: Pfirter, Lahtinen, Thüngenthal, Staša, Drapál volt a sorrend. A következő körben már Pfirtert — nagy örömmünkre — a pirosruhás magyar üldözte, de olyan tempóban, hogy Pfirter túlhajszolt Yamahája kilehelte lelkét. Ezután Drapált már senki sem tudta megszorítani. Juhos nagy meglepéssel az előkelő 6. helyet futotta át a kockás zászló alatt.

A nyolcadlitereseknél két vasunk volt a tűzben, Reisz jobban forrósodott, mert a harmadik körben már a vezető svéd Rossel mögött robogott, de sajnos nem sokáig, mert elfogyott az MZ tüze. Mire Hamar Zsiga beavatkozott, már hiába állt vissza, a kimaradt köröket nem lehetett pótolni. Nem sokkal járt jobban Bőndicz Jancsi, aki remekül tartotta magát a nyolcadik helyen, és feljebb is kerülhetett volna, ha széles sugárban nem szabadul el váltójának olaja, egyenesen a hátsó gumira, és nem teszi kockázatosá a hátralevő körökben a tempót.

A féllitereseknél a Népligetből ismert Staša félelmetes hangú négycsöves orgonáján, lerázva honfitársát, Šrnát, magabiztosan lett az aranybaber birtokosa. A mi fiaink, becsülettel kitarva, a mezőny második felében végeztek, erre futotta az öreg párak erejéből. Juhos lengővillatörés miatt bukott, szerencsére kétfenyérvnyi bőrhánnal megúsza. Ebben a géposztályban megrázó esemény történt. A rajtlistán nem is szereplő, Európában ismeretlen nevű indonéz versenyző 500-as Suzukiján — valószínűleg a szokatlanul nagy tempóban rosszul vett ív miatt — lezuhant egy 15 méter magas, vasutat áthidaló völgyhídról. Az orvosok minden igyekezete ellenére sem tudtak rajta segíteni, 30 perccel a kórházba érkezés után meghalt.

Elszorult szívvel vártuk, ki tűnik fel a 350-esek első körében. Titkos gondolatunk beteljesedett: Drapál fordult elsőnek, olyan tempóban, hogy a gyengébb idegzetűek más irányba vetették tekintetüket. Ennek a száguldásnak nemcsak a futamgyőzelem, hanem a 9 év óta rendszeresen megtartott verseny abszolút legjobb ideje is öregbítette az egyre ismertebbé váló Drapál nevét. Pfirter és Srna nem találta meg ellenszerét a magyaros huszárvágtának, az ezüst és a zöld koszorún kellett



A csehszlovák Bartak, az MZ-en versenyző Reisz (66) és a holland Wilnasop (82 — Maico) a 125-ös kategóriában

W. Pfirter, CH (95), Pétr Balas, CS (15), Jiří Kral, CS (3), Hans Kroschmayer, A (54), Juhos Árpád (64) és Heinz Schmed, CH (75) a 250-esek futamában



megosztozniuk. Reisz középkorú masinája csak a középmezőnyhöz volt elég.

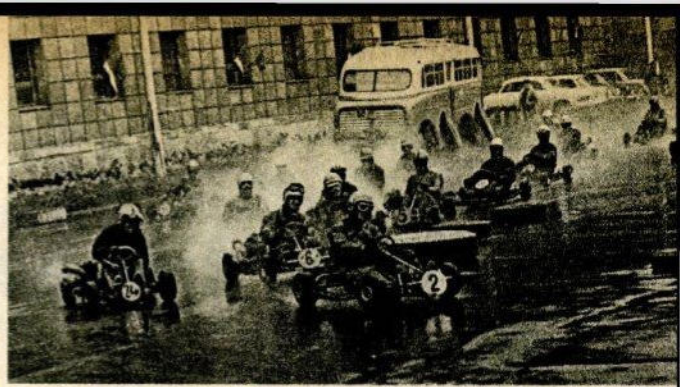
A magyar himnusz kétszeri hallatára érthetően jó hangulat lett a magyar táborban, Drapál kétszer győzött, de Bőndicz, Juhos, Reisz és Zsunits is megérdemli a dicséretet, mert sportszeretettel, küzdeni akarásból jellestre vizsgáztak, nem rajtuk múltott, hogy nem végeztek jobb eredménnyel.

Ifj. Bódi József

**EREDMÉNYEK. 50 KCM:** 1. Leif Rossel, S (Yamathl) — 2. Zbynek Havrda, CS (Ahra) — 125 KCM: 1. Leif Rossel (Maico) — 2. Wil Massop, NL (Maico) — 3. Roland Olson, S (Maico) — 250 KCM: 1. Drapál János (Yamaha) — 2. Bert Thüngenthal, NSZK (MZ) — 3. Bohuš Staša, CS (Jawa) — 350 KCM: 1. Drapál János (Yamaha) — 2. Werner Pfirter, CH (Yamaha) — 3. Frantisek Srna, CS (Jawa) — 500 KCM: 1. Bohuš Staša, (CZ) — 2. Frantisek Srna (Jawa) — 3. Kurt Ivan Carisson, S (Yamaha).



A győztes Drapál  
párharc  
Thüngenthalal  
a negyedliteres  
kategóriában



A csapatok fevonulásával kezdődött a kart-parádé, majd a pályán csaptak össze a mini-rakéták, elől Bedrich, a győztes, mellette Szántó (24). Balra látható a fantasztikusan gyors CZ-motornal meghajtott szép kartjában a verhetetlen csehszlovák Ludomir Bedřich (Fekete András felvétele)

## GOKART SZOCIALISTA KUPA

Augusztus 20-án rendezték meg Dunaújvárosban a hagyományos nemzetközi gokart-versenyt, amely egyben a Szocialista Kupáért folytatott küzdelemsorozat negyedik fordulója volt. Az eddigi futamokon csehszlovák, lengyel, szovjet, kelet-német, osztrák, olasz, nyugatnémet és magyar versenyzők vettek részt. A hagyományoktól eltérően ezúttal nem a hőség volt a versenyzők és a nézők első számú ellensége, hanem a víz! Már az edzésen sorra lefulladtak a motorok, hogy a víztócsák tetején úszó-csúszó kartokat a pályát határoló fehér vonalak között tartásuk. A csehszlovák Ludomir Bedřich azonban nem zavartatta magát, minden futamot megnyert fantasztikusan gyors, mintegy 20 lóerős CZ-motornal meghajtott kartjával, és ezzel a dunaújvárosi győzelemmel az összetésben is átvette a vezetést a tavalyi győztes Jürgen Koechohl (NDK). Kitűnően szerepelt Szántó László, aki a harmadik helyen végzett.

A Dunaújváros Nagydíjért kiírt három futamot az osztrák Max Braunstein nyerte 100 köbcéntis, 19 lóerős Parilla kartján, amely még Bedřich CZ-jénél is gyorsabbnak bizonyult, mivel körönként 4-5 másodperccel jobb időt futott. F. A.

**EREDMÉNYEK:** 1. Ludomir Bedřich, CS. 300 pont — 2. P. Petrašek, CS. 288 — 3. Szántó László, 279 — 4. Tadeusz Richter, PL. 272 — 5. Z. Zymany, PL. 270; — **CSAPAT:** 1. Lengyelország 1380, — 2. Csehszlovákia 1232 — 3. Magyarország 1110 — 4. NDK 755 — 5. Szovjetunió 388; — **A SZOCIALISTA KUPA** állása a 4. futam után: 1. L. Bedřich 1133 — 2. J. Koch 1131 — 3. P. Petrašek 1117... 7. Szántó László 1026; — **CSAPAT:** 1. CS 5304 — 2. PL 5280 — 3. NDK 4689 — 5. H 4683 — 5. SZU 2762 pont.

## Pályaaavatás a „Basaharcon”

Az Esztergomi SZIM Vasas augusztus 20-án rendezte a cross-bajnokság 4. fordulóját a nagyon sok társadalmi munkával rendezhető új „basaharci” pályán. Az időjárás egyaránt kedvezőtlen volt a nézőknek és a versenyzőknek, szinte megállás nélkül permetezett az eső, és ez az agyaos talajú pályát rendkívül csúszóssá tette.

Dél előtt az edzés közben folyt le és a szoros edzésidők jó versenyt ígértek.

AZ 500-ASOK futamával, 14 órakor kezdődött a verseny és a jól sikerült rajt után a Zalkás Závodny állt az élre, aki előnyét körönként növelve biztonsággal nyert. Mögötte látványos viadal alakult ki Mohácsi (HSE) és Szép (ZM) között, ami végül is a Honvéd crosszói javára dőlt el. A Videoton legjobbjai, Simon a rajt után sajnos elcsúszott, és ezért visszaesett a 14. helyre, ahonnan nagy munkával küzdötte fel magát negyediknek.

A II. futam, kis változásokkal megegyezett az elsővel. Simon ismét elcsúszott, aminek következtében behozhatatlanul sok időt vesztett el. Még rosszabbul járt Kökényesi, aki mágnes-hiba miatt adta fel a további küzdelmet. Figyelmet érdemel a kaposvári Németh Kornél és a HSE versenyzője, Nádudvari Lajos. Gyenge napot fogott ki a kiskunlacházi Czuni.

A NEGYEDLITERESEK mindkét futamát biztosan nyerte Kiss László (ZM). Az első futamban Bányai (Videoton), Vesztergom (Videoton), Somogyi (Ajka), Reitterer (ZM) volt a győztes

18 NEMZET motorversenyzői indulnak a Honvéd SE népligeti versenyén. A rendezőség szerint igen izgalmas futamoknak lesz majd szemtanúja a néző, hiszen géposztályokként 26 versenyző áll rajthoz. A teljes hazai gárda mellett nevezett többek között a két Turner (Suzuki, Yamaha), Thüningenthal és Lenk (gyári MZ), az osztrák Auer, Bergold, az olasz Torelli, a dán Nilsen. A Szovjet Szövetség nevezése is megérkezett, a név szerinti bejelentés később érkezik. A számozott belépők alapján egy Riga mopedot és még több hasznos tárgyat sorolnak majd ki a nézők között. Szeptember 10-én, vasárnap reggel 9 órakor kezdődik az edzés, és 15 órakor indítja útjára az első futamot a rajtbíró.

TIZ NEMZET crosszói csapnak össze szeptember 24-én a farkasvölgyi pályán,

utáni befutási sorrend. Meglepetésnek számított Nátó (HSE) gyenge szereplése.

A II. futamban nagy csatát vívott Bányai és Reitterer; végül a Videotonosnak sikerült, miután a befutó körben Reitterer elcsúszott. Az ajkai Somogyi magára talált és a 2. helyet végig megtartotta.

A 4. forduló után az már biztos, hogy az 500-as kategóriában Závodny-tól nem lehet elvenni a bajnokságot, de a helyezések sorsa még nyílt. A 250-es géposztályban Vesztergom, Somogyi, Bányai, Reitterer közül kerülhet ki a bajnok.

— M —

**EREDMÉNY.** 250 KCM (Két futam után): 1. Kiss László, ZM — 2. Somogyi J., Alu Ajka — 3. Bányai J. — 4. Vesztergom J., Videoton — 5. Reitterer L., ZM — 6. Nátó J., HSE — 7. Poszmik A., HSE — 8. Mandasitz L., SZIM Esztergom — 9. Gubala P., HSE — 10. Majsza T., IKV Sopron — 11. Garbacz I., VT — 12. Bak A., KSK — 13. Horváth P., Volán Szeged — 14. Mátrai D., ZM — 15. Tauber F., SZIM Esztergom — 16. Csintalan J., MÁV Nkanizsa — 17. Holpár L., IKV Sopron — 18. Breiner D., HSE — 18. Tóth M., SZIM Esztergom; — 500 KCM: 1. Závodny I., ZM — 2. Mohácsi J., HSE — 3. Szép A., ZM — 4. Nádudvari L., HSE — 5. Czuni L., KSK — 6. Németh K., Volán Kaposvár — 7. Rózsás J., Alu Ajka — 8. Simon F., VT — 9. Demeter A., HSE — 10. Borka J., Volán Szeged — 11. Bencze L., HSE — 12. Weisz F., MÁV Nkanizsa.

## SPORTHÍREK

ahol a Zalka Máté MK rendezte a hagyományos versenyét. Előző nap 14 órakor kezdődik az edzés, és vasárnap 10 órakor a verseny. A pálya megközelíthető a Moszkva tértől a 21-es és 90-es autóbusszal, valamint a fogaskerekű vasúttal.

DRAPÁL JÁNOS GYŐZÖTT a csehszlovákiai Karvinában, az „Aranybányász-lámpa-díj” versenyen a 250-es Yamahával; az 5. helyet Juhos Árpád foglalta el.

GAZDAG NEMZETKÖZI SALAKMŰ-SORT kaptak e sportág vidéki barátai. Szolnokon és Szegeden Szőke, illetve Gyepes győzött, Miskolcon Zaplacsnik (SZU) és Debrecenben az ugyancsak

szovjet Mironov vitte el a pálmát. Indultak még lengyel, csehszlovák, bolgár, NDK-beli és román vaspapucosok.

NEM SZÜNIK MEG a Fiat-konzernhez tartozó Ferrari-istálló, jövőre azonban csupán egy-egy kocsi indítanak az F-1 és a sportkocsi osztályokban. Az előbbire ismét Ickxet szerződtették, a sportkocsira esetenként adnak megbízást valamelyik versenyzőnek. Remélhetőleg ezt az állapotot átmenetinek tartják Maranellóban.

HAILWOOD VEZET a Forma-2 Európa Serleg-bajnokságon 37 ponttal Jaussaud (29), Reutmann (24) és Lauda (21) előtt. További új kocsiakkal gyarapodik az F-2-esek mezőnye, elkészült a Lotus új, hengerenként négy szelepes alumotortja, és jövőre sorompóba állnak a japán Mitsubishik és — amint már közöltük — a BMW-k March-alvázában.

## Vendéggyőzelmek

A Motorcsónak Szövetség és a szegedi MTS rendezte a Tiszán az Unnapi Hetek alkalmából a hagyományos nemzetközi és bajnoki versenyt, amelynek siklóhajó-futamait főként nyerték a külföldi versenyzők. Csekély vigaszul szolgált, hogy a sporthajók öt kategóriájából négy végződött magyar győzelemmel.

A hazai motorcsónaksport helyzete nem a legkedvezőbb; részben a nélkülözhetetlen sporteszköz, a König-motor ellenértékének, az erősen korlátozott devizának előteremtése és nem csekély részben a sportág területén uralkodó feszültségek miatt. Mindezen túl a szerencse sem fogadta karjaiba a magyar versenyzőket, pedig — a fenti okok ellenére — egyik-másik versenyzőnek új volt a motorja, hajója. A majdnem tökéletes vízmentességet biztosító áramvonalidomot néhány vendég motorján volt alkalmunk megfigyelni. A kétfordulós hazai bajnokság jól végződött a Zalkásoknak, akik — házi számítás alapján — három bajnokot is „avatni” a kánikulát enyhítő hűs Tiszában. Az augusztus 12—13-án folyamatosan lebonyolított verseny megérdemelt közönségsikert aratott.

**EREDMÉNY. SIKLÓHAJÓK 250 KCM:** 1. S. Csuklovics, CS — 2. H. Hupf, — 3. W. Gehlen, NSZK — 4. J. Szőnyi, CS — 5. László F., Bácska Posztó — 350 KCM: 1. P. Kahl — 2. B. Sandbichler — 3. E. Zöllner — 4. H. Snoek, mind NSZK — 5. K. Krchnavy, CS — 500 KCM: 1. B. Stach — 2. A. Welschar — 3. E. Wolperdinger — 4. H. Müller, NSZK — 5. Fekete B. P., ZM — **SPORTHAJÓK 350 KCM:** 1. Fehér J., Bácska Posztó — 2. Szombati T., E. Spart. — 3. Z. Varju, CS — 4. Tokaji B., Szeg. Spart. — 5. Jerzabek K., PGSK — 500 KCM: 1. Remenár I., ZM — 2. I. Pihár, CS — 3. G. Kovacevics, Y — 4. Réval B., ZM — 5. Dr. Kovács F., V. Vasutas — 700 KCM: 1. N. Vukuslis, Y — 2. K. Ryznar, CS — 3. Kaszás M., PGSK — 4. H. Treppenbauer, NSZK — 5. Szabadi L., V. Vasutas — 850 KCM: 1. Kölnér J., E. Spart. — 2. W. Heinz, NSZK — 3. W. Wacker, A — 4. S. Simics, Y — 5. Kesjár J., PGSK — 850 KCM FELETT: 1. Kovács T., E. Spart.

ANDREW FRANKL:

## Osztrák Grand Prix

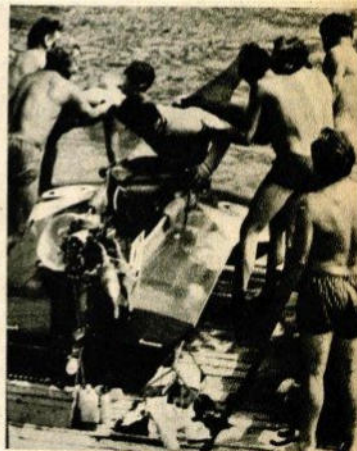
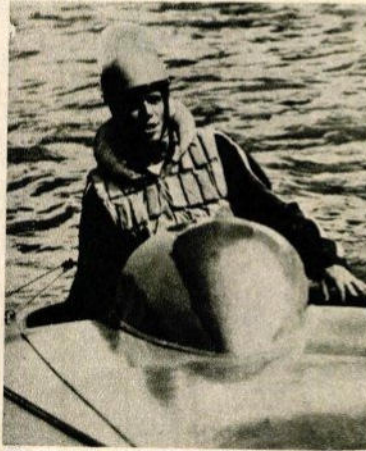
Több mint 150 000 szurkoló ment Zeltwegbe, hogy a világbajnokság osztrák futamát végignézzék. Nagy versenyt vártak — és nem csalódtak. Nagyon nagy volt a tét. Ha Ickx vagy Stewart nyer, akkor megint erősen nyílt lesz a VB. Két héttel a verseny előtt Ickx nyert Németországban és Stewartnak is kész volt az új kocsija.

A kétnapos edzés után már nyilvánvaló volt, hogy Fittipaldi lesz megint az első számú esélyes; 1:35,97-es köridejével ő volt a leggyorsabb. Mögötte Regazzoni jött a Ferrariban és ezután Stewart. Óriási hőség volt, és így Ickx-nek nehezen ment a motorja a benzinvezetékben képződött légszák miatt.

A rajt különösen érdekesnek ígérkezett. Ott volt Stewart előtt az első vonalon Regazzoni, akivel két hete a Nürburgringen volt Jackie-nek emlékezetes nézeltetése. Tudta, ha nem előzi le a startnál, megint baj lesz. Ezúttal minden rendben volt. Stewart a második vonalról kilőtt, és élete legjobb rajtjával 200 méter után már az élen száguldott. Húsz körön keresztül vezetett, de ezúttal nem tudott elhúzni a többiektől. Az AM 15. számában bemutatott új Tyrrellt egyre rosszabbul ment, a felfüggesztés nem volt még rendben. Az egyenesben még csak ment a kocsija, de mivel a pálya meglehetősen kanyargós, hatan elmentek Jackie mellett. Először — jóval a többiek előtt — Fittipaldi. Húsz kör után átvette a vezetést, és az idén már negyedszer VB-futamot nyert. Nem mintha könnyű lett volna. Miután Stewart lelassult, Denny Hulme kezdte el kergetni a fiatal brazilt, és

Ismét bajnok lett Remenár István — (Jobbra) A Zalkások éppen készülnek klubtársukat, Fekete Barna Pétert „avatni” a bajnokság megnyerése alkalmából — (Felül) Jelenet az OB-hajók versenyéből

(Rózsa György felvétele)



a finisnél mindössze 1 másodperc választotta el őket egymástól. Harmadik Denny Hulme partnere, az amerikai Peter Revson lett. Negyedik a sokszoros motorkerékvilágbajnok, Mike Hailwood, aki megkapta „A verseny hőse” díjat a Jo Siffert-zsűritől.

Most szünet következik néhány hétig; a következő futam Manzában lesz szeptember 10-én. Összesen három verseny van még hátra: az olasz, a kanadai és az amerikai. Elméletileg Fittipaldit még mindig utol lehet érni, gyakorlatilag azonban lehetetlen; 52 pontja van Stewart és Hulme 27 pontjával szemben. Ahhoz, hogy valaki más lehessen a bajnok, mind a három versenyt meg kellene nyernie anélkül, hogy Fittipaldi az első hat között szerepelne. Ennek az esélye kb. 10 000 az 1-hez.

Fittipaldiról még csak annyit, hogy 25 éves és két éve ült először Formula-1 versenyautóban. Ez olyan teljesítmény, mintha valaki most bejut egy első osztályú focicsapatba, és két év múlva a VB-n gólkirály lesz a győztes csapat középcsatáraként. Vagy talán még annál is nagyobb.

**EREDMÉNY:** (25 ind., 17 bef.): 1. E. Fittipaldi, BR (John Player Spec. 72 D) 1:29,16,6 (214,55 km/ó) — 2. D. Hulme, NZ (Yardley McLaren Ford) — 3. P. Revson, USA (Yardley McLaren Ford) — 4. M. Hailwood, GB (Surtees Ford TSA) — 5. C. Amon NZ (Matra Simca) — 6. H. Ganley, NZ (BRM 160) — 7. J. Stewart, GB (Tyrrell Ford F1) — 8. J.-P. Beltoise, F (BRM 160) — 9. F. Cevert, F (Tyrrell F1) 1 k. h. — 10. N. Lauda, A (STP Ford 721 G) — 11. T. Schenken, AUS (Surtees Ford TSA) 2 k. h. — 12. R. Peterson, S (STP Ford 721 G) — 13. P. Gethin, GB (BRM 160) 3 k. h. — Leggyorsabb kör: D. Hulme 1:38,32 = 216,46 km/ó. (Képek a 32. oldalon)

### CÍMLAPUNKON:

Az új Audi—80

(Gyári rajzok és adatok a 17. oldalon)

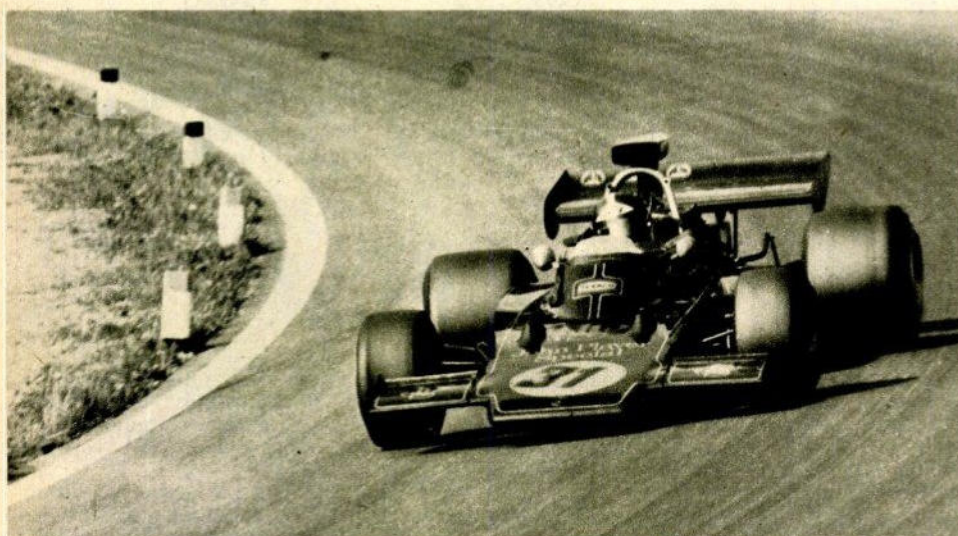
„Autó-Motor” — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-285.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapest) kerületi kézbesítő postahivataloknál és kézbesítőknél. Előfizetési díj negyedévre 18 Ft, fél évre 36 Ft, egész évre 72 Ft. — Előfizetés külföldről: a Kultúra Könyv és Hírlap Kútkereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviselőjeinél. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

72.8162 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



A rajt különösen érdekes volt. Stewart (1), aki a második sorból indult, jól tudta, hogy vagy azonnal elhúzza Regazzoni mellett, vagy ha ez nem sikerül, akkor már nem tudja elcsúszni. Az első képen még a fotó jobboldalán, a második sorban látható. A második képen már az első sorban, a fotó baloldalán látjuk, amint elhúzza Regazzoni és Fittipaldi mellett. Nem hiába viseli Jackie a büszke világbajnoki címet. Az ilyen startot tanítani kellene



# OSZTRÁK GRAND PRIX

(ANDREW FRANKL  
felvételei)

A 25 éves brazil Fittipaldi ellenállhatatlan volt a most már nagyon megbízhatónak bizonyult Lotusban

Denny Hulme régen nem vezetett ilyen jól, mint ezen a versenyen. A hajrában csak egy másodperccel maradt el Emerson Fittipaldi mögött

Fittipaldi az idén negyedszer állt a győzelmi dobogó tetején az Osztrák Grand Prix után. Jobb kezében a brazil zászló, baljában a serleg... És ilyen tömeg ünnepelte a győztest. Mintegy 150 ezer ember volt kíváncsi a GP-re és legtöbbszörük a hét végén ott sátorozott Zeltwegben a pálya mentén

