

**a
m**



autó-motor

XXIV. évf.
1971. III. 21.
Ára: 3 Ft

6



1971
JANUÁR 1-TŐL



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

OPEL

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

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

A javítási munkákat a General Motorsnál kiképzett szakemberek végzik gyári előírások szerint, speciális szerszámokkal és készülékekkel. A szerkezeti alkatrészekon kívül az eredeti karosszéria-elemekben és fődarabokban jelentkező igényeket is kielégítjük.

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

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

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

VILÁGSZÍNVONAL

AFOR
BENZIN-OLAJ



MINDEN KOCSIHOZ
MINDEN IDŐBEN



A KRESZ MÓDOSÍTÁSA (III)

[Folytatjuk a Kreszt módosító 1/1971. (I. 29.) BM—KPM sz. rendelet közlését, az egyes változások magyarázatával.]

13. §. A Kresz 68. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Teherautón, valamint teherszállításra használt pótkocsin — ha a jogszabály másként nem rendelkezik — a vezetőfülkében levő személyekkel együtt legfeljebb 9 személyt, nyervevontató pótkocsiján legfeljebb 4 rakodót szabad szállítani. Teherautó rakfelületén, valamint teherszállításra használt pótkocsin állva utazni tilos. A szállított személyek csak a jármű oldalfalai által határolt belső részen utazhatnak. Ha a rakfelületen áru van, azon személyt csak akkor szabad szállítani, ha a rakomány alacsonyabb az oldalfalaknál.”

A gondolatjel közé iktatott mellékmondat változott meg. Az új megfogalmazás utal arra a később ismertetendő rendelkezésre, amely a csoportos személyszállítást teherautón autóbussz-vezetői engedélyhez köti.

19. §. (1) A Kresz 73. §-ának a címe és (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„ELROMLOTT ÉS FORGALMI AKADÁLYT KÉPEZŐ JÁRMŰVEK

(1) A közúton elromlott járművet az úttest szélén úgy kell elhelyezni, hogy a forgalmat ne akadályozza. Az ilyen járművet szűrűkeltől napkeltéig, továbbá, ha a látási viszonyok egyébként szükségessé teszik — feltéve, hogy világítóberendezése üzemképes —, ki kell világítani. Lakott területen kívül az elromlott gépjárművet — a szülő motorkerékpár kivételével —, valamint az elromlott munkagépet

a) ha irányjelző berendezése erre alkalmas, valamennyi irányjelző készülékének a működtetésével, vagy

b) villogó narancssárga jelzést adó, elakadást jelző lámpával, vagy

c) egyenlő oldalú háromszög alakú, vörös színű — a szabványban megjelölt — prizmával is meg kell jelölni. A lámpát, illetőleg a prizmát az elromlott jármű mögött legalább 30 m távolságban úgy kell elhelyezni, hogy a járművet a többi jármű vezetője kellő időben észlelhessen.”

A rendelkezés az elromlott, de úttesten maradt jármű megjelölésére intézkedik. Már most is vannak személyautók, amelyeknek mindkét oldali irányjelző lámpája egyszerre hozható működésbe. Ezekre vonatkozik az a) pont. Nagyon sok gépkocsivezető táskájában akad olyan lámpa is, amely villogó sárga fényt ad. Ez is alkalmas az elakadt jármű megjelölésére, a b) pont értelmében. Akik sem az első, sem a második megoldást nem tudják alkalmazni, azokra vonatkozik a c) pont, amely szerint a jármű mögött legalább 30 m távolságban el kell helyezni egy legalább 40 cm élhosszúságú, egyenlő oldalú háromszöget, amely 5 cm széles, vörös színű fényvisszaverőréteggel van bevonva. Ezek általában összehajthatók, állványra állíthatók. A szabványhoz az is tartozik, hogy a háromszög közepe üres legyen. Ennek ugyanis néha 80 km/h sebességű szélben is állva kell maradnia, ha viszont ki van töltve, eldőli. A háromszöget úgy kell elhelyezni, hogy a jármű mögött közeledő gépjármű vezetője kellő időben ki tudja kerülni az elakadt kocsit. A 30 m a legkisebb távolság! Ha az útviszonyok olyanok, hogy az elakadt járművet, illetve a jelzést valami takarja (útkanalya, domb stb.), vagy a látási viszonyok rosszak (köd, eső stb.), az elakadást jelző háromszöget 30 méternél nagyobb távolságra kell kihelyezni. Az elakadást jelző háromszöggel vagy a másik két berendezés valamelyikével 1971. október 1. után minden járművet el kell látni, kivéve az oldal-kocsi nélküli kerékpárt, mert az elromlott motorkerékpár emberi erővel is eltávolítható az úttestről.

(2) A Kresz 73. §-a a következő (7)–(8) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az úttesten levő, szabálytalan elhelyezése folytán baleseti veszélyt jelentő, vagy a forgalmat nagymértékben akadályozó járművet a rendőrhatalóság — az üzemben tartó értesítése mellett és költségére — a közútról eltávolíthatja.

(8) Közveszély vagy elemi csapás elhárítása és az ebből származó kár csökkentése érdekében, valamint a közút különleges igénybevételére esetében a rendőrhatalóság felhívhatja az üzemben tartót az úttesten levő jármű eltávolítására. A rendőrhatalóság a járművet eltávolíthatja, ha

a) az üzemben tartó a felhívásnak nem tesz eleget, az üzemben tartó költségére, vagy

b) az üzemben tartó a jármű eltávolítására előzetesen nem hívható fel; ebben az esetben az üzemben tartót az eltávolításról haladéktalanul értesíteni kell, s a jármű eltávolítása a rendőrhatalóság költségére történik.”

Tehát magában az a szabálytalanság, hogy a kocsi tiltott helyen várakozik, nem indokolja az eltávolítást. Az eltávolítás csak akkor indokolt, ha a kocsi „baleseti veszélyt jelent, vagy a forgalmat nagymértékben akadályozza”. A jogszabály ugyan erről nem tesz említést, de az magától értetődik, hogy az eltávolítást úgy kell végrehajtani, hogy az se a kocsi, se a belülről elhelyezett tárgyakban kárt ne okozzon. Az eltávolításról az üzemben tartót mindenképpen azonnal értesíteni kell.

20. §. A Kresz 74. §-ának (2)–(3) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(2) A munkagép olyan önjáró mezőgazdasági, ipari vagy egyéb gép, amely önjelző óránként 20 km-nél nagyobb sebességgel haladni nem képes.

(3) Közúton munkagépet 16. életévét betöltött, munkagépvezetői igazolvánnyal, vagy bármely járműkategóriára érvényes vezetői engedéllyel, illetőleg segédmotoros kerékpárvezetői igazolvánnyal rendelkező személy vezethet.”

A munkagép fogalma az eddigiekhez képest pontosabb meghatározást kapott. A munkagép tehát tulajdonképpen egy önjáró gép, amely sem személy-, sem áruszállítási célokat nem szolgál, hanem kizárólag magának a munkaeszköznek a mozgását jelenti (pl. erőgép). A munkagép vezetőjétől a rendelkezés megkívánja, hogy valamiféle olyan hatósági igazolvással rendelkezzen, amely szerint ismeri a közúti közlekedés szabályait. A korhatárt az eddigi 18 évről 16 évre szállították le.

21. §. A Kresz 75. §-ának a helyébe a következő rendelkezés lép:

„75. § (1) Teherautón és teherszállításra szolgáló pótkocsin a 68. § (3) bekezdésében meghatározottnál több személyt szállítani (csoportos személyszállítást végezni) abban az esetben szabad, ha a teherautót, illetőleg pótkocsit a Függlék 22. cikkében, illetőleg 23. cikkének 2. pontjában felsorolt készülékekkel, berendezéssel és szerkezettel ellátták.”

A csoportos személyszállításhoz tehát ezen kívül nem kell a közlekedés- és postaügyi miniszter engedélyét kérni, ha a jármű megfelel azoknak a műszaki felszerelési követelményeknek, amelyek a Kresz Függlék 22. és 23. cikkében megtalálhatók.

„(2) Csoportos személyszállítást végző teherautót »D« járműkategóriára is érvényes vezetői engedéllyel rendelkező személy vezethet.”

Súlyos balesetek történtek azért, mert kevés gyakorlattal rendelkező teherautóvezetők csoportos személyszállítást végeztek. Ezért az új rendelkezés csak annak a gépkocsivezetőnek engedi meg, hogy járművén kilencnél több személyt szállíthasson, aki autóbusszvezetői engedéllyel rendelkezik.

„(3) Az (1) bekezdésben foglalt rendelkezés a vásári és a piaci árusokat fuvarozó közhasználatú teherautóra, az (1) és a (2) bekezdésben foglalt rendelkezés a fegyveres erők, a fegyveres testületek és a tűzoltóság által, valamint a közveszély vagy az elemi csapás elhárításánál használt gépkocsira nem vonatkozik.”

Az (1) bekezdésben foglalt feltételeket tehát nem kell alkalmazni a piaci árusok Volán-teherautón történő szállításánál, a fegyveres testületek járművein, valamint tűz, árvíz és hasonló veszélyek elhárításánál.

22. §. A Kresz 81. §-a (1) bekezdésének b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„b) rendszeres fuvarozásra használt, állati erővel vont járművet hajtói igazolvánnyal rendelkező személy hajthat; a rendőrhatalóság az állati erővel vont jármű hajtását is ehhez a feltételhez kötheti; igazolványra nincs szüksége annak, akinek bármely járműkategóriára érvényes vezetői engedélye vagy segédmotoros kerékpár-vezetői igazolványa van.”

Ez a rendelkezés nem vonatkozik ugyan a gépjárművezetőkre, de bizonyára örömmel veszik tudomásul, hogy ezentúl mindenkinek, aki lovasocsin rendszeresen fuvarozik, valamilyen hatósági igazolvánnyal kell rendelkeznie, amely igazolja, hogy a közúti közlekedési szabályokat ismeri.

23. §. (1) A Kresz Függlék 2. cikkének 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. A közúti forgalomban gépjárművet a megfelelő járműkategóriára érvényes vezetői engedéllyel, ideiglenes vezetői engedéllyel, illetőleg — gépjárművezetőképző tanfolyam keretében történő képzés kivételével — gyakorló vezetői igazolvánnyal, villamos és trolibusz — tanfolyamon kívül — vezetői igazolvánnyal rendelkező személy — az engedélyben (igazolványban) foglalt esetleges korlátozás megtartásával — vezethet.”

Az új megfogalmazás csak pontosabbá teszi a rendelkezést a kialakult gyakorlatnak megfelelően.

(2) A Kresz Független 2. cikke 2. pontjának az „A” járműkategorijára vonatkozó rendelkezése helyébe a következő rendelkezés lép:

„A” járműkategoria: oldalkocsis és oldalkocsi nélküli motorerékpár, motorkocsi, valamint az ehhez hasonló olyan gépjármű, amelynek önsúlya a 400 kg-ot nem haladja meg.”

Az „A” kategóriából kikerül a rokkantkocsi, amely 400 kg önsúlyon felül, illetve autó jellegű (áttételes) kormányművel már a „B” kategóriába tartozik.

(3) A Kresz Független 2. cikkének 2. pontja a következő rendelkezéssel egészül ki:

„F” járműkategoria: egyéb járművek.”

A korábbi rendelkezés már ilyen kategóriába sorolta például a darus, földgyaluval ellátott és egyéb különleges gépjárműveket.

24. §. A Kresz Független a következő 3. cikkel egészül ki:

„3. cikk. A gépjármű-, a villamos- és a trolibuszvezető a nevében beállított változást köteles a rendőrhatalóságnál 48 órán belül bejelenteni.”

A 3. cikk korábbi pontjait az időszakos módosítások érvénytelenítették. Az új 3. cikk jelentős könnyítést nyújt a gépjárművezetők részére, mert ezentúl a lakcímváltozást nem kell bevezetni a gépjárművezetői engedélybe, csupán a névváltoztatást kell bejelenteni.

25. §. A Kresz Független 10. cikkének 1. pontja a következő rendelkezéssel egészül ki:

„A forgalmi engedély a kiállításától, illetőleg a hatósági időszakos műszaki felülvizsgálat időpontjától számított három évig, vagy a forgalmi engedélyben az illetékes hatóság által feltüntetett időpontig érvényes. A forgalmi engedély a gépjármű sikeres hatósági megvizsgálása vagy időszakos műszaki felülvizsgálata alapján hosszabbítható meg.”

Az időközben kiadott rendelkezést most beépítették a Kresz szövegébe. A gépjármű forgalmi engedélye tehát ezentúl csak három évig érvényes. Ez a három év a forgalmi engedély kiállításától, illetve a műszaki felülvizsgálat napjától számítódik. Aki tehát a forgalmi engedély érvényességét meg akarja hosszabbítani, annak a gépjárművet a lejárati időn belül műszaki vizsgára kell elvinni, mégpedig olyan állapotban, hogy a műszaki vizsgán meg is feleljen.

26. §. A Kresz Független 11. cikkének 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. A közúti forgalomban olyan gépjárművel szabad részt venni, amely el van látva rendszámtáblával, és üzemben tartójának érvényes forgalmi engedélye van.”

Nagyon hasonlít ez a szöveg ahhoz, hogy a gépjárművezető csak érvényes gépjárművezetői engedéllyel vezethet járművet. Most már ugyanis a forgalmi engedélynek is van érvényességi határideje.

27. §. (1) A Kresz Független 12. cikk 1. pontja a következő 1) alponttal egészül ki:

„1) a forgalmi engedélyről — annak elveszése vagy használhatatlanná válása miatt — másodlatot állítanak ki.”

A gépjárművet a 12. cikk szerint különböző okok miatt kell műszaki vizsgára előállítani. Ezeknek az okoknak a száma szaporodott egyel: műszaki felülvizsgálatra kell vinni a gépjárművet akkor is, ha a forgalmi engedély használhatatlanná, olvashatatlaná vált, például vízbe esett, megrongálódott vagy valamilyen más sérülést szenvedett. Ilyenkor a forgalmi engedélyről másodlatot állítanak ki; ennek költsége ma 30 Ft.

(2) A Kresz Független 12. cikkének 2., 3. és 5. pontja helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„2. A gépjármű hatósági megvizsgálása és időszakos műszaki felülvizsgálata — a vizsgálat kívánt időpontja előtt legalább 30 nappal — a KPM Autófelügyeletől kérhető.

3. Rendszámtábla hiányában a 2. pontban említett kérelemre a KPM Autófelügyelet által kiadott, útvonalengedélyt helyettesítő válaszlap birtokában és „Vizsgára” feliratú táblával a gépjármű a vizsga színhelyére közlekedhet.”

„5. Ha a gépjármű műszaki és közlekedérendészeti szempontból a követelményeknek megfelel, a rendőrhatalóság a hatósági jelzéseket kiadja.”

A rendelet szövege teljesen közérthető, magyarázatra nem szorul. Az Autófelügyelet már több helyen — az Autó-Motorban is — tájékoztatást adott az időszakos műszaki vizsga új rendjéről: hogyan és hol kell vizsgára jelentkezni, hogyan lehet a postahivataloknál beszerezni a szükséges nyomtatványokat, és hogyan kell az egész vizsgát lebonyolítani.

27. §. (3) A Kresz Független 12. cikke a következő 6—7. ponttal egészül ki:

„6. A gépjármű forgalomba hozatalával foglalkozó vállalatok közül a közlekedés- és postaügyi miniszter által kijelölt kereskedelmi vállalat útján belföldön forgalomba hozott új gépjármű hatósági jelzéseit az 1. pont a) alpontjában meghatá-

zott megvizsgálás nélkül kell kiadni. A belföldi gyártó vagy kereskedelmi vállalat a hatósági jelzések kiadása céljából igazolni köteles, hogy a gépjármű az eladás időpontjában a jogszabályokban meghatározott műszaki követelményeknek és a típusvizsgálati bizonyítványban szereplő kivitelnek megfelel.”

Ez a pont kizárólag a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumra és néhány kereskedelmi vállalatra vonatkozik.

„7. A KPM Autófelügyelet megvizsgálás céljából bármely gépjárművet — a forgalmi engedély érvényességének az időtartamától függetlenül — berendelhet, ha alapos gyanú merül fel arra, hogy a gépjármű olyan műszaki állapotban van, ami a hatósági jelzések visszavonására alapot ad, vagy hogy az üzemben tartó a gépjárművet a műszaki megvizsgálásra vonatkozó rendelkezések megszegésével tartja üzemben. E felülvizsgálat költsége nem terheli az üzemben tartót, ha megállapítást nyer, hogy a gépjármű előírások műszaki állapotban van és az üzemben tartó a gépjármű műszaki megvizsgálására vonatkozó rendelkezéseket nem szegte meg.”

Nagyon gyakran előfordul, hogy egyes üzemben tartók elmulasztják gépjárművel karbantartását. Ennek következtében a járművek elhanyagolt külsővel vesznek részt a forgalomban. Arról van itt szó, hogy az ilyen rossz külső állapotú, és így megbízhatatlannak látszó járműveket kötelező műszaki vizsgálatra lehet berendelni, a forgalmi engedély lejárataától függetlenül. Ha a vizsgálaton kiderül, hogy a jármű egyébként műszakilag kifogástalan állapotban van, a vizsgálat díjtalan. Ellenkező esetben azonban a vizsgálat díját meg kell fizetni. Ilyenkor az Autófelügyelet szabálysértési eljárást is kezdeményezhet.

28. §. A Kresz Független 13. cikke helyébe a következő rendelkezés lép:

„13. cikk. 1. A belföldi használatra gyártott, valamint a külföldről behozott új típusú gépjárművet, pótkocsit, segédmotoros kerékpárt és munkagépet típusvizsgálatnak kell alávetni. A típusvizsgálatot belföldi gyártmányú jármű esetében a sorozatgyártás megkezdése előtt (a prototípus alapján), külföldi gyártású jármű esetében a külkereskedelmi szerződés megkötése, illetőleg egyedi behozatalnál a forgalomba bocsátás előtt kell elvégezteni. A típusbizonyítványt a KPM Autófelügyelet adja ki.

2. Az első pontban meghatározott járművet kereskedelmi forgalomba hozni akkor szabad, ha a járműtípus a jogszabályokban meghatározott műszaki követelményeknek a típusbizonyítvány szerint megfelel.”

A közúti közlekedés biztonsága érdekében valamennyi hazai gyártású és importált gépi meghajtású járművet forgalomba bocsátás előtt alaposan meg kell vizsgálni. A rendelkezés erre vonatkozik, és ez elsősorban a gyártókat és a kereskedelmi vállalatokat érinti. De természetesen érinti ez azokat is, akik saját maguk kívánják járművet — akár pótkocsit vagy motorerékpár-oldalkocsit is — összeállítani.

29. §. (1) A Kresz Független 14. cikkének 1. pontja a következő f) ponttal egészül ki:

„f) a forgalmi engedély érvényességének az ideje lejárt.”

A gépjármű hatósági jelzéseinek visszavonási feltételeit kellett kiegészíteni. A rendőrség tehát bevonhatja azt a forgalmi engedélyt, amelyet műszaki felülvizsgálattal idejében nem érvényesítettek.

(2) A Kresz Független 14. cikkének 2. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„2. Menetrendszerű járat lebonyolítására szolgáló autóbussz hatósági jelzéseit az 1. pont b), d) és e) alpontjában meghatározott esetben a közlekedés- és postaügyi miniszter előzetes hozzájárulásával szabad visszavonni.”

Ez a rendelkezés kizárólag az autóbuszokat üzemben tartó vállalatokra vonatkozik; az a) és c) alpont helyett most más feltételekhez kötik a hatósági jelzések visszavonásának lehetőségét.

(3) A Kresz Független 14. cikke a következő 4—6. ponttal egészül ki:

„4. A gépjármű hatósági jelzéseit az intézkedő rendőr a helyszínen elveheti, ha a gépjármű

a) lábféke üzemképtelen;

b) kormánykezelője, futóműve vagy alváza olyan műszaki állapotban van, hogy a gépjárműnek a közúti forgalomban való részvétele közvetlen baleseti veszéllyel jár.

5. A 4. pontban említett esetben a hatósági jelzéseket az elvételtől számított 24 órán belül — a visszavonás tárgyában hozandó döntés végett — a rendőrhatalósághoz fel kell terjeszteni. A rendőrhatalóság a visszavonás tárgyában 48 órán belül határozni köteles.

6. A hatósági időszakos műszaki felülvizsgálaton alkalmatlannak minősített gépjármű hatósági jelzéseit a KPM Autófelügyelet elveszi és a gépjárműnek a telephelyig (garázsig stb.) való közlekedéséhez útvonalengedélyt ad ki. Az elvett hatósági jelzéseket a határozat jogerőre emelkedése után az illetékes rendőrhatalósághoz kell továbbítani.”

A rendelet szövege teljesen világos és egyértelmű; a közúti közlekedésben nem megfelelő állapotban részt vevő gépjárművek kiszűréséről van szó.

30. §. A Kresz Függetlenség 25. cikke a következő 14. ponttal egészül ki:

„14. A dieselmű gépjármű által kibocsátott kipufogógáz koromtartalma 550 mg/m³-nél több nem lehet.”

„A gépjárművek egyéb felszerelése” című cikk egészül ki ezzel a ponttal, amely számszerű adatot is tartalmaz arra nézve: mikor fűstől a jármű oly mértékben, hogy az már szabálysértő. A rendőrségnek és a műhelyeknek is rendelkezniük kell olyan ellenőrző készülékkel, amellyel ezt a határértéket pontosan lehet mérni.

31. §. (1) Ez a rendelet — a (2)–(7) bekezdésben említett kivétellel — 1971. évi február hó 1. napján lép hatályba.

(2) Az elakadást jelző berendezés, lámpa, illetőleg háromszög használata 1971. október hó 1. napjától kötelező.

(3) A csoportos személyszállítást végző teherautó vezetéséhez a „D” járműkategóriára is érvényes vezetői engedély [Kresz 75. § (2) bek.] 1971. évi október hó 1. napjától szükséges.

(4) Az „Allj! Elsőbbségadás kötelező”, „Megállás vagy várakozás korlátozott” és „Egyirányú utca” jelzőtáblákat 1972. évi december hó 31. napjáig kell a Kresz 21. §-ának (4) bekezdésében, illetőleg a 24. §-a (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott jelzőtáblákra kicserélni; a jelenlegi jelzőtáblák a kicserélődés időpontjáig hatályosak.

(5) A lakott terület kezdetét jelző helységnevtáblákat és a lakott terület végét jelző táblákat 1971. évi december hó 31. napjáig kell e rendelet rendelkezéseinek megfelelően átellenyezni, illetőleg elhelyezni. A Kresz 10. § h) pontjának e rendelet 2. §-a által módosított fogalom meghatározása 1972. évi január hó 1. napján lép hatályba.

(6) A fényjelző készülékeket az 1973. évi március hó 31. napjáig kell a Kresz 37. §-ának megfelelő készülékké átalakítani; a jelenlegi fényjelző készülékek jelzései átalakításuk időpontjáig hatályosak, kivéve a zöld nyilat tartalmazó kiegészítő táblát; a piros fényjelzésnél való kanyarodásra azonban 1971. évi február hó 1. napjától e rendelkezést kell alkalmazni.

(7) Ha a gépjármű forgalmi engedélye 1971. évi február hó 28. napja előtt jár le és az üzembentartó 1971. évi február hó 15. napjáig, ha pedig a forgalmi engedély 1971. évi március hó 1. és 1971. május hó 31. napja között jár le és az üzembentartó a lejárát előtt legalább 30 nappal a gépjármű hatósági időszakos műszaki felülvizsgálatát kérte, a gépjármű a felülvizsgálat időpontjáig, de legkésőbb 1971. évi május hó 31. napjáig a közúti forgalomban részt vehet.

Ez a §. a rendelet egyes részének hatályba lépését, tehát érvényességi időpontját jelzi. Ezeket az időpontokat a részletes magyarosításnál többnyire már külön megemlítettük, itt nem ismétljük meg, ezeknek java része a hatóságokra is vonatkozik.

A gépjárművezető számára a legfontosabb: már február 1-én életbe lépett az a rendelkezés, hogy a piros fényre jobbra nem szabad elkanyarodni, és hogy a fényjelző készülékek melletti zöld kiegészítő tábla —, amelyek többségét már le is szerelték — érvényét veszítette.

A rendelet 7. pontja a műszaki felülvizsgálattal kapcsolatban tartalmaz néhány átmeneti intézkedést:

Az elakadást jelző háromszög felállítására hasznos akkor is, ha a kocsin két oldalon egyszerre világító irányjelző működik. A jármű mögött 30 méternél nagyobb távolságban, úgy kell elhelyezni, hogy az adott viszonyok között idejében észlelni lehessen



Ha a gépjármű 1968. február 28. előtt került először forgalomba, vagy 1968. február 28. óta nem volt műszaki felülvizsgálaton, február 15-ig műszaki felülvizsgálatra kellett bejelenteni. Azokat a járműveket, amelyeket 1968. március 1. és május 1. között állítottak forgalomba, vagy akkor voltak utoljára műszaki felülvizsgálaton, a zavartalan üzemeltetés érdekében a lejárati dátum előtt 30 nappal kell — a már említett nyomtatványok segítségével — műszaki felülvizsgálatra bejelenteni.

A fenti két kategóriába tartozó járműveket az Autófelügyelet beosztja a műszaki felülvizsgálatra, és azok, függetlenül attól, hogy forgalmi engedélyük már lejárt, a műszaki felülvizsgálatra szóló behívójegyen fejtűtetett határidőig forgalomban tarthatók.

Ez a rendelkezés 1971. május 31-ig adja meg ezt a lehetőséget, május 31. után már ilyen határidő-meghosszabbítás nincs. Ez kizárólag az átmeneti időszakra vonatkozik.

31. §. (8) A rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a Kresz 6. §-ának e) pontja, 26. §-a (2) bekezdése l) pontjának a helységnevtáblára, 36. §-a (3) bekezdésének a bekanyarodásra vonatkozó rendelkezése, 63. §-a (2) bekezdésének d) pontja, 73. §-ának (3) bekezdése, 74. §-ának (4) bekezdése, 88. §-ának (4) bekezdése, valamint a Kresz Függetlenség 2. cikkének 4. pontja, 18. cikke 1. pontjának h) alpontja és 2. pontja hatályát veszti.

Az eddigi Kresz itt felsorolt pontjai a módosítás következtében veszítették hatályukat. (Akinek a Kresz-könyv van birtokában, jegyezze fel a megfelelő helyeken.) Egy pontról azonban nem esett még szó: a Függetlenség 18. cikke 1. pontjának h) alpontja és 2. pontja azért veszítette hatályát, mert ezentúl nem lesz kötelező a teherautón a pótkocsi-vontatást jelző háromszög, azt tehát le lehet szerelni.

Reméljük, hogy cikksorozatunkkal, illetve rendeletmagyarázatunkkal kellő segítséget adhattunk a közlekedési szabályok változásainak értelmezéséhez.



1901



1971

MEGKEZDŐDTEK

Budapestén március 15-én a hagyományos tavaszi balesetelhárítási előadások, amelyeknek meghallgatása most különösen fontos, hiszen a módosított Kresz-szabályokat is ismertetik. A résztvevők igazolásként a járművön felhasználható „H” betűt kapnak, amelyet egyben figyelembe vesznek a „Balesetmentes Közlekedésért” plakett odaítélésénél. A minden alkalommal 18 órákor kezdődő további előadások: Március 23: XII., Gyulagyár, Nagytétényi út 110. — és Dózsa Kultúrház, Nagytétényi út 306. — 24-én: V., MÉM, Kossuth Lajos tér 11. és UVATERV, Vigadó tér 1. — 25-én: XVI., Ikarus Kultúrház, Margit u. 2. — 30-án: VIII., Ganz-MÁVAG Kultúrház, Golgota u. 3. — 31-én: III., Frankel Leó Műv. Ház, Dugonics tér 2. — és Textilfestő Kultúrház, Reményi Ede u. 3. — Április 1: IX., Marx K. Közg. Egy., Dimitrov tér 8. — és XX., Csill. Nagy-Győri u. 2. — 6-án: VII., EDOSZ, Gorkij fasor 44. — 7-én: II., SZOT Iskola, Tároगतó út 24. — 8-án: IV., Dallos Ida Otthon, Papp József u. 5. — és Újpesti Munkásotthon, Munkásotthon u. 55. — 13-án: XV., Csokonai Kultúrház, Eötvös u. 64. — és Zalka Máté Kultúrház, Pu., József A. u. 49. — 15-én: XXI., Sportcsarnok, Béke tér 1. — 16-án: XI., Főv. Műv. Ház, Fehérvári út 47. — 19-én: XIX., Ifjúsárgárda Kultúrház, Gábor Aron u. 22. — és Ganz EKM, Ady E. út 54. — 20-án: XIV., Danuvia, Angol u. 13. — 23-án: Dózsa Gy. Kultúrház, Pesti u. 80.

AZ ÁFOR ÉS AZ AFIT

együtműködési megállapodást kötött, hogy az új üzemanyagotöltő állomások egy része szerviz-szolgálatlall együtt épüljön. Fejlesztik a közúti segélyszolgálatot is: a benzinkutak telefonjai egyben az AFIT országúti segélyhívó számai lesznek, s a benzínállomások a szervizkocsik támaszpontjává is szolgálnak.

„LEFUJTÁK A PORT”

regén megszerzett jogosítványokról a Fejér megyei hivatásos és magángép-járművezetők. Ugyanis már első alkalommal tömegesen vettek részt azok az önkéntes Kresz-vizsgákon, amelyeket a Fejér megyei Rendőrfőkapitányság az Autóklubbal és a Balesetelhárítási Tanáccsal karöltve szervezett részükre. Előzőleg kéthetes tanfolyamon vettek

A legnehezebb és legváltózatossabb terepviszonyok között — sziklákon, gázlókon és tavakon is rendkívül rugalmasan és „hajlékonyan” képes előre törni el a négykerékű motoros, félautomatikus erőátviteli berendezéssel is rendelkező kételtű, amelynek prototípusát az angliai Crayford Autófejlesztési Intézetben készítették el és ezekben a napokban sikerrel próbálták ki

Nagy erővel folyik az M7-es balatoni autótú további szakaszának építése: a terv szerint június 1-re Zamárdiig készíti el a Betonút-építő Vállalat — az autók legnagyobb öröme (MTI — Bajkor József felv.)



részt a jelentkezők, s csak ezután került sor a vizsgabiztosok előtt az önkéntes beszámolóra. Kiderült, hogy nagyon sok régi jogosítvánnyal, gyakorlattal és rutinnal rendelkező gépjárművezetőnek is gondot okozott egy-egy alapvető tábla gyors felismerése, vagy valamilyen fontos szabály meghatározása. És a más meggyében is követésre érdemes akciónak tulajdonképpen az is volt a célja, hogy a régi gyakorlattal rendelkező gépjárművezetőkkel is megértessék: a nagy rutin dacára is szükség van arra, hogy a közlekedési szabályokat újra és újra átismételjék és lépést tudjanak tartani a változásokkal, a forgalom fejlődésével. Fejér megyében immár több tízezeren csatlakoztak az önkéntes Kresz-

vizsgaakcióhoz. Az eredményesen szereplők a gépjárműre tűzhető szép plakettet kapnak. De ennél valójában sokkal többet nyerne...

ÉRTÉKES NYEREMÉNYEKEL

jutalmazza a Volán 1. sz. Vállalat azoknak a gépkocsivezetőknek, karbantartószállító- és rakodómunkásoknak, továbbá gépkocsivezetőknek egy részét, akik három éve megszakítás nélkül dolgoznak a vállalatnál, ezalatt nem hoztak ellenük fegyelmi és kártérítési határozatot, az utolsó két évben nem okoztak közúti, s nem szenvedtek saját hibás üzemi balesetet. A legértékesebb nyeremény egy Fiat 500-as autó, amelyet a gépkocsivezetők kategóriájában sorsolnak ki.

A MOSZKVIC 408-AS GÉPKOCSIK TULAJDONOSAINAK FIGYELMÉBE!

Mint ismeretes, a KPM Autófelügyelet azokat a Moszkvic 408-as gépkocsikat, melyekbe a Kresz előírásainak nem megfelelő fényoszorók vannak beépítve — 1967—68-ban kerültek forgalomba —, az időszakos hatósági műszaki felülvizsgálaton csak ideiglenesen minősítette alkalmasnak, éspedig 1970. december 31-ig.

Ezeknek a kocsiknak a két fényoszorójában nincs külön beszerelhető izzó, és nincs fényárnyékoló kanál, így fényük nem tompítható megfelelően. Az időszakos hatósági felülvizsgálaton a gépkocsik tulajdonosainak adott „Felhívás”, valamint az AFIT-vállalatoknál kifüggesztett plakátok mellett, ezúton is értesítjük a Moszkvic-408 típusú gépkocsik üzembentartóit, hogy az autók nem megfelelő fényoszoróit a fenti típus fogadására kijelölt AFIT javítóvállalatok és karbantartó állomások a régi fényoszorók leadásával egyidejűleg legkésőbb 1971. március 31-ig díjmentesen kicserélik.

AFIT SZOLGÁLTATÁSI OSZTÁLY

Tallózás a világsajtóból

A Karl-Marx-Stadt-i Műszaki Főiskolán elkészült egy elektromos meghajtású személykocsi. Modern elektronikus kormánnyal szerelték fel. Ezzel a modellel kívánják előkészíteni az elektromos meghajtású járművek gyártására vonatkozó jövőbeni tudományos kísérleteket.

(Kraftfahrzeugtechnik)

Tokióban olyan berendezést fejlesztettek ki, amely a járművek szélvédőjét nagy nyomású légsugárral tisztítja meg a szennyeződésektől. A berendezés kis egyenáramú elektromotorból áll, amely egy kompresszort hajt meg. A nagy nyomású levegőt egy vagy több lengőmozgásba hozott fúvókán át vezetik a szélvédőre, és így a gondosan le tudja tisztítani róla a rárakódott jeget és havat. A kis méret lehetővé teszi, hogy a szerkezet a motorház fedele alatt kapjon helyet.

(Marktinfomationen)

Két japán vállalat alakította ki azt a nagy teljesítményű akkumulátort, amely elektromos autók meghajtására lesz alkalmas. Az akkumulátor a nátrium—kén akkumulátorok elve szerint készült, amely az új Beta-Al kerámia-elektrolit felhasználásával az elektromos autók meghajtásához szükséges teljesítményt tudja nyújtani. Az első ilyen telep 150 watt/kg teljesítményű és kb. 100-szor tölthető. Három év múlva a tervek szerint a teljesítménynek el kell érnie a 200 watt/kg-ot és a tölthetőség számát 700-ra kell emelni. Az utána következő 2 évben a teljesítményt ismét emelni kell, éspedig 300 watt/kg-ra, és ezt az akkumulátort a tervek szerint már 1000-szer lehet feltölteni. Mivel a legfontosabb kiinduló anyagok, a nátrium és a kén olcsók, a telep is olcsón előállítható. Ha a teljesítményt és a költségeket viszonyítjuk egymáshoz, az derül ki, hogy csak egy negyedét—egyhetedét fogják kitenni a szokványos ólomakkumulátor jelentkező arányoknak.

(Marktinfomationen)

A Svet Motorú szaklap kérdést intézett olvasóihoz a személykocsi-kihaszánlásra vonatkozóan. A válaszok értékelésekor a magánautósok esetében arra az eredményre jutottak, hogy 35,2% az egész évben keresztül naponta használja kocsiját, 14,8% a téli hónapokat kivéve naponta használja kocsiját, 38,7% pedig csak szabadnapjain, illetve szabadsága alatt. Míg 1965-ben kb. minden tizenegyedik családnak volt személykocsija, 1970-ben minden hatodiknak, és 1975-ben kb. minden harmadik családnak lesz. Ezt az arányt Prágában már ma is elérték.

(Kraftfahrzeugtechnik)





ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

22

A zord téli időjárás viszontagságai miatt néhány hetes kihagyással — és most már remélhetőleg ismét jó időben — folytathatjuk autós túráinkat.

A főtí szőlős domboldalon hívogató híres Fáy présház megtekintése után térjünk vissza Budakeszire, és haladjunk tovább észak felé.

Dunakeszin bal oldalt benzinkút. Göd — régebben Alsó és Felső — kedvelt, hétvégi vikendházakkal tarkított üdülőhely. A kitűnő folyami homokkal borított Duna-part igen jó strandolási lehetőséget nyújt, s a fizetővendéglátás gondoskodik étkezésünkről, szórakozásunkról. A múlt és a Duna között elterülő részen — László fia birtokán — írta Arany János a Családi kör című költeményét.

Északabbra egy elhanyagolt munkabánya területe 1920-tól a munkásmozgalom illegális találkozóhelye volt, amelyet az itt összegyűlt kommunisták „Fészeknek” neveztek. A munkásmártírok emlékét idézi a Vörös Meteor sporttelepén felállított szerény emlékmű.

Ezen a vidéken nevelkedett a magyar lötenyésztes immár legendás hírű büszkesége, a Kincsem: 54 versenyben vett részt s a nagy nemzetközi futamokon is mindig elsőnek ért célba.

Szőlligeten a 29-es km-kövel szemben közvetlenül a Duna partján kellemes strandolási, napozási lehetőséget találunk. A szezonban első osztályú nemzetközi kemping és a hozzá tartozó vendéglátóipari egység fogad bennünket.

Mielőtt Vácra érkeznének, ugorjunk át Vácrátót-ra. A 33-as kilométerkő előtt ismét Gödöllő felé mutat a tábla. Jobbra kanyarodva jó minőségű út vezet a híres-nevezetes vácrátóti botanikus kerthez. Az elágazástól pontosan 10 km-re jobb oldalt találjuk a kert főbejáratát. A bejárat előtt tágas a parkolóhely, de kocsinkat szorosan egymás mellé állítsuk, mert főleg szombaton és vasárnaponként a később jövők már csak nehezen tudnak besorolni.

A mai botanikus kert alapjául a korabeli szokásnak és izlésnek megfelelő — Vigyázó Sándor által épített — romantikus angol park szolgál. A park építését a múlt század végén kiváló szakemberek irányításával kezdték meg. Majd a századfordulón olyan hatalmas méreteket öltött s nevezetességre tett szert, hogy méltán keltette fel a külföldi szakemberek figyelmét is. A kertet Jámbor Vilmos nagy szakértelemmel tervezte — itt említjük meg, hogy egyéb jelentős létesítményeken kívül

ő tervezte és irányította a Margitsziget parkosítását is. A felszín kialakításakor olyan mesterséges tórendszert, vízeséseket, szökőkutat, zuhatagokat, vizimalmot (1. kép) sziklacsoportokat stb. varázsoltak, amelyek együttese — a „szigeti gótikus kolostor-rommal” — ma is csupa romantika.

A romantikus angol parktól kezdődően — Vigyázó Sándor rendelkezése szerint — e terület is a Magyar Tudományos Akadémiára hagyandó birtokai között szerepelt. Sajnos, több olyan tulajdonos birtokába került, akik alatt pusztulás és enyészet ütötte fel fejét, sőt az értékes növénygyűjtemény egy részét ki is irtották. A tudományosan megalapozott, tervszerű munka csak 1947-ben, majd 52-ben kezdődhetett el, amikor is véglegesen a Magyar Tudományos Akadémia Botanikai Kutatóintézetének gondozásába került.

A bejáratnál levő épület előtt gyönyörű rózsakert fogadja a látogatókat, majd közel 40 fajtából álló orgonagyűjtemény ejt bámulatba. Továbbhaladva, a botanikus kert egyik legérdekesebb részéhez, a virágos növények törzsfelődését bemutató területhez érkezünk. A legmodernebb növény-rendszertani elv alapján kialakított fejlődésrendszertani rész „növényiszonyegét” itt csodálhatjuk meg — a színek, színárnyalatok különleges pompája és világa ez a közel 5 ezer fajt magába foglaló gyűjtemény. A sok-sok növényi különlegesség közül csak néhányat említünk. A bazarözsa-gyűjtemény mintegy 120 fajtából áll, de itt található a különleges szépségű és koronájú tornyos tölgy is. A Nagy-tótól jobbra, közvetlenül a szigetre vezető híd előtt különleges látvány fogad. Itt áll a botanikus kert büszkesége, az Észak-Amerikából telepített légzőgyökerező fa — a mocsárciprus (2. kép). Szakemberek megállapítása szerint egész kontinensünkön ennek a fának vannak a legszebben kifejlődött légzőgyökerei; nem mindennapi élményt nyújt ez.

Az üvegházakban a trópusi növények sokféleségét és érdekes példányaikat nézhetjük meg, köztük a minden évben gazdag termést hozó törpe banánt, kakaófat és a szinompás orchideákat. Hazánk legnagyobb sziklakerti gyűjteményében három-ezerféle növény látható. A kaktusz-kollekció és a vizinövények is a természet csodálatos világáról vallanak. Az intézet központi épülete mellett magasra nőtt kínai mammutfenyő vonja magára figyelmünket. Nevezetessége, hogy kihalt növénynek tartották, s csak 1941-ben fedezték

fel őshazájában, Kínában levő példányait.

A botanikuskert május végétől október közepéig a legszebb, a legváltozatosabb. Védett területről lévén szó, a kertben található valamennyi növény védett, a kert növényei kutatási célokat is szolgálnak, ezért érintésük és gyűjtésük szigorúan tilos. E megjegyzést tesszük azért is, mert például a vizimalom mellett levő idős nyárfára küszik egy olyan mérgező növény, amelynek egyszeri megérintése az egész testre kiterjedő viszkető kiütéseket, sőt csak hónapok múlva gyógyuló sebeket idézhet elő. Irodalmi feljegyzések szerint ennek érintése a gyenge szívű emberekre halálos is lehet.

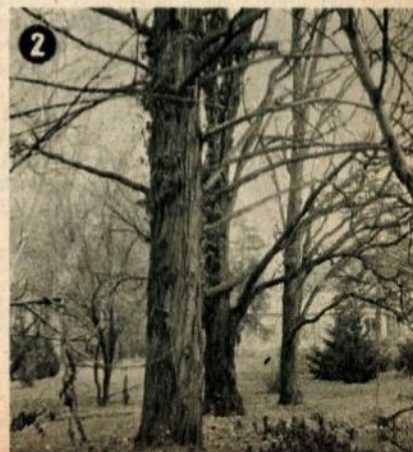
Az üvegházak előtt kis virágüzlet áll a különleges növényeket szerető s ezeket megvásárolni kívánó vendégek rendelkezésére.

A közel 50 holdon elterülő és több mint 15 ezer növényfajt, fajtát és változatot bemutató botanikus kert naponta 8—18 óra között várja kedves látogatóit; a központi épület előtt az utóbbi években — nyáron — hangulatos Mozart-hangversenyeket is szoktak rendezni.

(Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvétele)



Hol álljon az autó?

Ezt a visszatérő rovatcímünket ezúttal leszűkítjük: *Hol álljon az autó — a Belvárosban?* Fővárosunknak arról a kerületéről van szó, amely az egész országban a legnagyobb forgalmat vonzza. Hiszen itt van az igazgatási negyed, ez fejlődik ki üzleti központtá, és az *Intercontinental* mellett további szállodák is épülnek majd. A gyakorlat már eddig is bebizonyította, hogy nem a forgalom okoz itt problémát, hanem a megállás és a parkolás.

És éppen ezekben a napokban növeli ezeket a gondokat, hogy megkezdí életét a Vörösmarty téren épült gyönyörű palota, amelyet Kultúrközpontnak neveztek el. Olyan vállalatok, intézmények kaptak itt helyet, amelyeknél összesen mintegy 1000 ember dolgozik — akik között egyedül az *Allami Hangversenyzenekar* tagjai 27 saját autót tartanak oda minden nap próbákra, hangversenyekre. Hogy ezenkívül még hány ott dolgozónak van saját kocsija, arról pontos felmérés nincs. Azt azonban tudjuk, hogy a vállalatoknak kb. 55–60 kocsija van, köztük az *Országos Rendező Iroda* három autóbussza is helyet keres ott. Magában az épületben viszont mindössze 25 személyautó számára alakítottak ki parkolási lehetőséget...

És ekkor nem beszéltünk még e vállalatok, intézmények ügyfeleiről, a színművészekről, énekesekről, zenészekről, és mind a többiekéről, akik naponta százan vagy kétszázan érkeznek ide saját kocsival!

Hol fognak parkolni ezek az autók?

Ez a gond égeti most elsősorban a *Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságának* vezetőit.

Nem kétséges, hogy a Martinelli téren épülő *Interag*-garázs segít majd valamit. Igaz, hogy az épület kocsiallásainak többségét vállalatok vásárolták meg, de azért nap közben ezeken a helyeken is 160 kocsi számára adódik az épületben parkolási lehetőség 8–17,30 óráig. És a tetőtérén 44 kocsi parkolhat a napnak mind a 24 órájában. Ez azonban édeskevés az igényekhez mérve. (Kevésnek is tartjuk, hogy a parkológaráznak nevezett épületben csak ennyi hely szolgál parkolásra.)

Amint már többször megirtuk, az *Interag* elkészítette annak a tervét, hogy — a *Fővárosi Garázsipari Vállalattal* együttműködve — felépítteti és üzemben tartja az Aranykéz utcában létesítendő 10 szintes új garázst, amelyben 1300 autó kaphat helyet. Ezt azonban úgy lehet csak felépíteni, hogy a helyek jó részét előre értékesítik — vagyis vállalatoknak, intézményeknek, magánosoknak kell megállapodást kötniük arra, hogy vállalják bizonyos számú kocsiallás költségeit, kocsinként kb 80 ezer forintot. S akkor mintegy 400 kívülálló autó számára lenne itt állandó vagy részleges parkolási lehetőség.

Január 3-án fel is szólították a Kultúrközpontba költöző vállalatokat, hogy jelentsék be igényüket. Március 10-ig a következő címzettektől érkezett válasz:

Hanglemeggyártó Vállalat (2 kocsihely), csak nappali parkolásra) — *Képcsarnok V.* (2 kocsi) — *Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata* (1) — *Könyvkiadók Egyesülése* (1) — *Magvető Könyvkiadó* (1) — *Nemzetközi Koncertigazgatóság* (3) — *Szerzői Jogvédő Hivatal* (4) — és választ a *Hungária Szálloda és Étterem Vállalat* is, hogy nem tart igényt parkológarázi helyre.

Egyáltalán nem választott azonban még a felhívásra: a *Budapesti Zenei Versenyek és Fesztiválok Irodája*, a *Corvina Kiadó*, a *Magyar Képzőművészek Szövetsége*, a *Magyar PEN Klub*, a *Zeneművészek Szövetsége*, a *Zeneműkiadó Vállalat*, az *Országos Filharmónia*, sőt az *Országos Rendező Iroda* sem, amelynek kérésére pedig a Semmelweis utcában az elsők között engedélyezték a saját és ügyfelei kocsijai részére a járdán parkolást.

Hol akarják ezek az intézmények elhelyezni a kocsijukat? A Vörösmarty téren talán — ahol már ma sem lehet napközben egy motorkerékpárra való szabad helyet sem találni?

Valamit felsőbb szintű intézkedéssel kellene tenni ebben az ügyben. Mert az a helyzet, hogy ha megfelelő szám-



Milyen gyönyörű ez az új Kultúrközpont a Vörösmarty téren! De — hol állnak majd az autók?

ban beérkeznek ezek az igények, s így a pénzügyi alap megteremtése után megkezdődhetnek a bontási munkálatok, az Aranykéz utcában 1973. december 31-re készülhetne el a garázs, a tervezett Shell-kúttal, szervizzel együtt. De ahogy késnek az intézkedések, illetve jelentkezések, úgy tolódik ki ez az arműgy sem közeli dátum! (Különösen a Belkereskedelmi Minisztérium segítségére lenne szükség, hiszen az *Intercontinental* és a majdan épülő többi szálloda parkolási igényeit is kielégíthetné az Aranykéz utcai épület.)

Addig is azonban szükség lenne olyan intézkedésekre, amelyek nem igényelnek ilyen nagy beruházást.

A Közlekedési Főigazgatóságon köztölték velünk, hogy sürgősen felülvizsgálják elsősorban a Belvárosban az utcák, terek parkolási lehetőségét. Várakozási tilalmi táblát csak nagyon indokolt esetben helyeznek ki, és az egyirányú utcákban a bal oldali parkolást csak néhány helyen tiltják meg. Ahol lehet, kialakítják a járdán való várakozás lehetőségét. A parkolási tilalmakat csak időhatáron belül rendelik el és csak munkanapokon.

Készen áll minden arra, hogy a Vörösmarty téren kísérleti jelleggel felállítsák az első parkolóórákat, amelyek legalább 40%-kal növelnék e fontos terület kihasználtságát.

De még ez sem elég. A mi megfigyeléseink szerint a Belvárosban tömegével parkolnak reggeltől estig (!) a Fővárosi Tanács dolgozóinak kocsijai, amelyek régebben helyet kaptak a Tanács hatalmas udvarain. Megértéssel hallgattuk azokat az érveket, amelyek indokolták, hogy e kocsikat átmenetileg kitiltották onnan. Ezt a dolgot azonban sürgősen rendezni kell. Mintegy 150 (egyszázötven!) személyautónak lehetne ott helyet szorítani úgy, hogy az oda tartó személy- és teherautók számára is maradjon hely!

És még egy javaslat. Kihasználatlan a terület a Vigadó téren álló emlékmű körül! Mivel a Vigadó hangversenytermet úgyis fel akarják építeni, már most alakítsanak ki ott 80–100 kocsi számára parkolóhelyet. Fákat is lehetne azért oda ültetni...

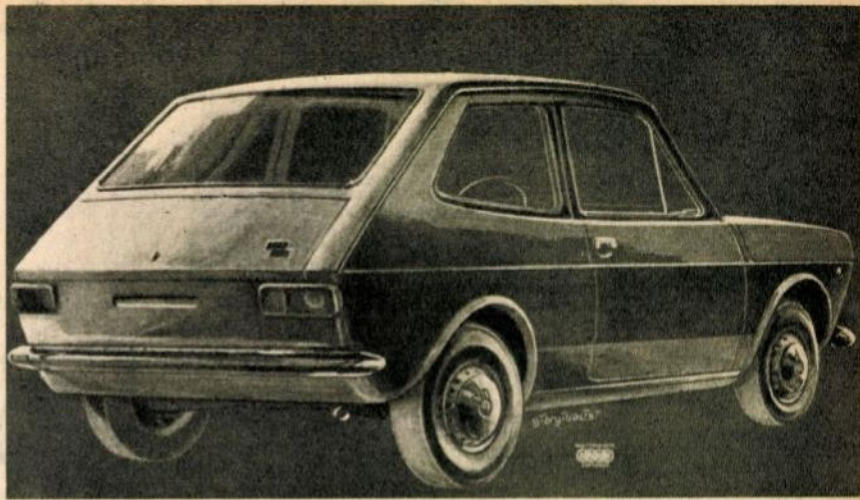
Egyelőre ennyit. Várjuk az intézkedéseket, amelyekre szeretnénk mielőbb örömmel visszatérni.

Reményi-Gyenes István

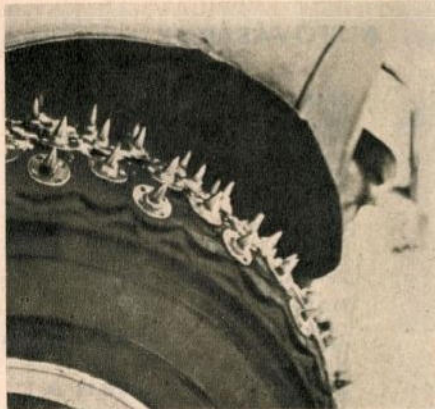
Képes



híradó



Hát ilyen az új Fiat! Ez a rajz az olasz „Quattroruote” autószerkezetben jelent meg a 127-es kiskocsiról, amely a napokban kerül bemutatásra. Szerkezetileg az Autobianchi A 112-vel egyezik (903 cm³-es, négyhengeres, vízhűtéses, elől keresztben álló soros motor, fronthajtás), méretei pedig a 850-es Fiatéhoz vannak közel és mindössze 1,5 centivel hosszabb annál ez az új modell. Csomagterét viszont azért, hogy a motor előre kerüljön, 500 (?) dm³-re tudták növelni. Megemlítjük még a 6600 fordulatonál mérhető 48 DIN lóerőt, a 140 km/óra sebességet, és reméljük, hogy rövidesen publikálhatjuk a többi adatot és képet



Ezek a „spikes” (ejtsd: szpejkes) gumik, ezek a szegeces abroncsok tették lehetővé, hogy a skandináv jégversenyen még a száraz utakon is soknak tűnő tempót érjenek el a versenyzők. A mezőny élén többnyire az európai Fordok haladtak, de a norvég és svéd színekben induló BMW kocsikkal ugyancsak látványos köröket futottak a tüskés kerekek segítségével. Az éllovas Escort két hátsó gumiját mintegy 400, a két előt pedig legalább 250 dárdashegy koszorúzta, de ezek nélkül nemhogy száguldozni, hanem még menni is alig lehetett volna az 1500 méteres jégpályán

Az USA-kocsik 1971-es stílusát tükrözi a GM-hez tartozó Pontiac gyár legújabb „Ventura II” modelljének képe. A többi amerikai kompakt kocsit is hasonló vonalvezetés jellemzi most. A 2819 mm tengelytávú, 4927 mm hosszú, — két- és négyajtós karosszériával egyaránt forgalomba kerülő — Ventura alaptípus hathengeres, 4096 cm³-es, 3800 fordulatonál 110 DIN lóerős motorral készül, míg egy másik széria 5030 cm³-es, 4400 f/p-nél 140 DIN lóerőt kifejtő V-8-as motorral kerül forgalomba. Es nemcsak a fordulatszám mondható alacsonynak, hanem az oktánszámigény is, amely a korábbi 100 körülről itt már 91-re mérséklődött



AUTÓSOKNAK

Az apróhirdetések böngészése érdekes olvasmány lehet annak is, aki sem venni, sem eladni nem akar járműveket, pusztán kíváncsiságból pásztázza át az ilyen sorokat. Gyakran találunk azok között ismeretbővítő kifejezéseket, a laikus számára furcsának tűnő ajánlatokat. Most is olvastuk például a „Vegyes” rovatban, hogy egy „sodrott ló” eladó, de a „Jármű” című alatt is ráakadtunk néhány furcsaságra. Feltételezzük, hogy a közelgő április elsejére való tekintettel jelentek meg e tréfára ingerlő ajánlatok...

Itt van például egy autótechnikai ajándék. Legalábbis mi annak találjuk, mert eddig egyetlen szakkönyvben sem találtunk a most szembetűnő műszaki leírással, de még a Volkswagen-gyár kísérleti osztályán tett tanulmányútunk során sem hallottunk arról, hogy holmi „angolmechanikás” prototípus készülne. És az sem valószínű, hogy egy zongoragyárral kooperálnak...



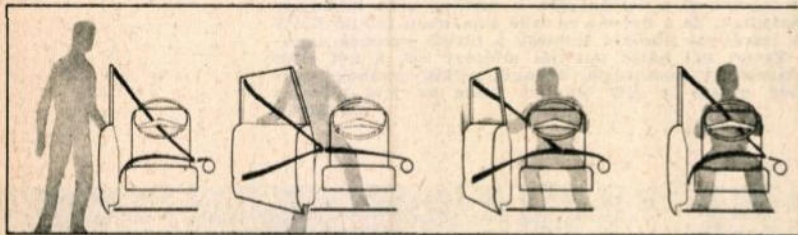
11., Zsolna u. Hács.
Wartburg Touristomat bármilyen nyugati gépkocsira elcserezném, meggyezésessel, esetleg eladó. Érdeklődés: 421-144.
1700-as Opel Rekord kiegészítő



Amikor pedig ezt a szöveget olvastuk, úgy éreztük, kötelességünk figyelmeztetni a könnyelműnek tűnő Wartburg-tulajdonost, hogy „bármilyen nyugati gépkocsira” azért ne váltsa fel a nálunk nagyon is sokra becsült Touristot. Ne cserélje el például egy ilyen angol gyártmányú, háromkerékű Bond-ra, — bár a kép szerint ez is egy családi jármű —, és ha netalán valaki nyugati sportautót kínálna, akkor se fogadja el ezt az olasz „Surf-Racer” típusú, bár szellőzése nagyon jó, és csábító, hogy 50 cm³-es Solex-motorja csak 1,5 liter benzint fogyaszt százra



Ez már komoly dolog, és nem is apróhirdetés, hanem két angol Ford-mérnök találmánya. Lényege az, hogy a biztonsági övet nem kell külön csatolgatni, mert az automatikusan övezi a vezetőt, ha belül a kormány mögé. Kiszálláskor sem kell bajlódni a csatokkal, hiszen a heveder két végét itt a kocsijáratához rögzítik. Azonos megoldású az utastülés biztonsági öve is



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, MÁRCIUS 15-ÉN

FIAT-500	2255
FIAT-850 Limousine	7565
FIAT-850 Sport Coupé	380
MOSZKVIC	22 745
RENAULT R-4	1273
POLSKI FIAT-1300	7033
POLSKI FIAT-1500	1495
SKODA	21 014
TRABANT Limousine	33 931
TRABANT Kombi	3345
VOLGA	797
VOLKSWAGEN-1300	2780
WARTBURG Limousine	15 589
WARTBURG de Luxe	10 468
WARTBURG Tourist	1312
ZAPOROZSEC	2034
ZASTAVA 750-M	2106

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

MÁRCIUS 21.	Körmend Miskolc Nagykőrös Nyíregyháza Pápa Pécs Siófok Szeged Szentes Székesfehérvár Szombathely Zalaegerszeg Tata
MÁRCIUS 28.	Debrecen Erd Kecskemét Komárom Miskolc Nyíregyháza Szolnok Zalaszentgrót
APR. 3., szombat	Keszthely
APRILIS 4.	Győr Gyula Nyíregyháza
APRILIS 11.	Baja Békéscsaba Debrecen Gyöngyös
APR. 14., szerda	Szentlőrinc
APRILIS 18.	Csongrád Debrecen Dunaújváros Kaposvár Miskolc Nyíregyháza Orosháza Pécs Szászvár Szeged Szigetvár Szolnok Tatabánya Veszprém
APR. 19., hétfő	Dabas

FIAT POLSKI-FIAT ZASTAVA SKODA RENAULT

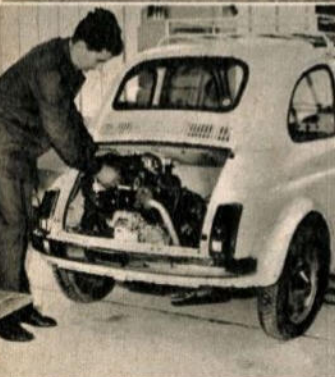
SZERVIZ, ALVÁZKONZERVÁLÁS, JAVÍTÁS, BALESETI JAVÍTÁS, MŰSZAKI VIZSGÁRA ELŐKÉSZÍTÉS, GYÁRI ALKATRÉSZEK KONSIGNÁCIÓS RAKTÁRAKRÓL



II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT TÍPUSÜZEMEIBEN

Központ: XIII., Váci út 82.
Termelésirányítás telefon: 205-943

PEUGEOT TRABANT MOSZKVIC ZAPOROZSEC NSU FORD



Tisztelt Szerkesztőség!

Azzal a kéréssel fordulok Önökhöz, hogy ha lehet, a lapon keresztül szíveskedjenek tájékoztatni: igényel-e a Fiat 850 Limousine motorja szupert, vagy megfelel hozzá a normálbenzin is. Egy ilyen kocsi tulajdonosa vagyok, és probléma elé állított már az AM 1970. III. 21. és az 1971. I. 6-1 számaiban megjelent típusfelsorolás. A 850-es Fiat Limousine-t mind a két táblázatban azonosan 83-as számmal jelölik az „Oktánigény” rovatnál. A kocsihoz kapott kezelési utasításban viszont az üzemanyag oktánszámát „Szuperbenzin 92”-ben határozzák meg. Kérem annak szíves közlését — amit bizonyára a hasonló kocsik tulajdonosai ugyancsak szívesen vennének —, hogy károsodás nélkül, az előgyújtást változtatás nélkül hagyva a 86-os oktánszámú benzin használható-e, különösen amikor az Autó-Motor 83-as oktánszámú benzint tüntet fel. Várom szíves válaszukat

„850-es Fiat” jellegre

Régóta tartozunk ezzel a válasszal, hiszen 1970-ben is kaptunk reklamációkat, amikor „Autók adatai” címen részletes tájékoztatást közöltünk a Merkur és a Konsumex típusairól. Abban a sokszáz adatot tartalmazó táblázatban, sajnos, voltak hibás számok — például a gépkocsik évi adója a Trabantok esetében, a ve-

ürtartalma volt a kérdéses, itt pedig a 850-es Fiat benzinigénye.

Ha elfogadják a választ, vagyis elfogadják a Fiat-gyár szakemberének véleményét, akkor bátorodunk azt is leírni, hogy a legutóbbi, ugyancsak sok száz adatot magában foglaló „Autók és adatok” táblázatban sikerült hibátlanul megjelentetni a számokat. És engedjük meg olvasóink annak elmondását is, hogy nem szorongás nélkül állítjuk mi össze az ilyen adathalmazt, hiszen tudjuk, hogy még a legszigorúbban vett többszörös ellenőrzés, fokozott figyelemmel végzett nyomdai korrekciók ellenére is tartunk az időben észre nem vett elírásoktól, hibáktól és a nyomdai kisördög gonoszkodó tréfáitól.

Igazán nagy öröm lenne számunkra, ha ezt a táblázatot tényleg hibamentesnek nevezhetnénk, mert akkor nem eredménytelenül munkálkodott sok-sok ember — a Merkur, az AFIT és az Állami Biztosító munkatársai is —, hogy az összeállítás jól tájékoztassa az AM olvasóit. Most pedig visszatérve az oktánszám-témához, nézzük a Fiat-adatokat:

„850-es FIAT” jellegre:

NEM TÉVEDÉS a 83-as OKTÁNSZÁM

zérési rendszer az új Moszkvics típusoknál, és a tárcsafék-dobfék téves közlése a Polski-Fiat, illetve a 412-es Moszkvics rovatainál. Ezeket a hibákat — és még két gyorsulási adatot — azután lapunk későbbi példányaiban tisztáztuk.

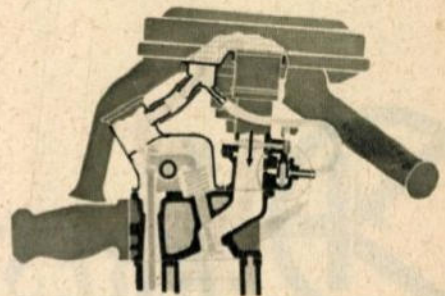
A reklamált 83-as oktánszám-igényre azonban nem tértünk vissza, mert tudtuk, hogy az nem téves közlés, nem elírás, nem sajtóhiba volt. Az ide vonatkozó, hitelesnek elfogadható leírások, mérési tájékoztatók át tanulmányozása egybehangzón arra utalt, hogy a 850-es Berlina — vagy ahogyan nálunk mondják, a Fiat 850-es Limousine — nem igényel 83-asnál nagyobb oktánszámú benzint.

Az elméleti számítások és a már jelzett tanulmányok átnézése után próbákat is tettünk különféle, nálunk forgalomban levő 850-es Fiatokkal. Ezek a szubjektív tapasztalatok is azt igazolták, hogy nem kell kételkednünk a gyári adatokban, az olasz szaklapok leírásaiban, vagyis nem kell „helyesbíteni” az úgynevezett Merkur-táblázat kérdéses rovatát.

Még azt is megjegyezzük, hogy korántsem tömeges reklamációkról volt szó, de jó néhányan küldtek levelet hozzánk ebben az ügyben. És most, amikor ismét közöltünk táblázatot, és ott megintcsak 83-as oktánigénnyel szerepelt a 850-es Fiat Limousine, újból kaptunk egy pár ilyen témájú levelet.

Egyesek nevére, címükre, mások lapunkban jellegével kérték a választ, amelyet most más Fiat-kocsik oktánszám és kompresszió-viszony adataival kiegészítve cikkformában igyekszünk megadni. És hogy megnyugtassuk a joggal nyugtalanokodó érdekelteket, kérjük, vegyék figyelembe: az itt közölt Fiat-kocsikra vonatkozó számokat a torinói Fiat Magyarországon járt megbízottja, Gabriel Xodo diktálta most le az AM szerkesztőségének kívánságára. Méghozzá a Boldizsár utcai Szerviz, tehát a magyarországi Fiat-szerviz egyik vezető beosztású munkatársának tolmácsolása útján.

Reméljük, így azután pontot tehetünk ennek a kérdés-sorozatnak a végére is, mint ahogy legutóbb a csomag-tartó-térfogat ellentmondásait ugyancsak megpróbáltuk tisztázni. Ott a Skoda S-100 csomagterének tényleges



TÍPUS	Sűrítési arány	Oktánszám
500	7,1:1	83
600	7,5:1	83
850 Berlina (Limousine)	8,0:1	83
850 Super Berlina	8,8:1	92
850 Special	9,3:1	98
850 Coupé	9,5:1	98
850 Spider	9,5:1	98
1100	8,1:1	92
124	8,8:1	98
125	8,8:1	98
1300	8,8:1	92
1500	8,8:1	92
1800	8,8:1	92
2300	8,8:1	92
128	8,8:1	98
130	9,0:1	98

Magyarozatként mindössze annyit jegyzünk meg, hogy a Fiat 850 Coupé és Spider korábbi szériáinál a sűrítési arány nem 9,5:1, hanem 9,3:1, de azoknál is 98-as oktánszámú benzint ajánlatos használni. És végül emlékeztünk néhány korábbi tanulmányra, amely hangsúlyozta, hogy pusztán a kompresszióviszony — a sűrítési arány — még nem határozza meg egyértelműen a benzinigényt. (A Fiat típusoknál is találunk olyanokat, amelyek sűrítési viszonya azonos, ám az egyik motortípus-hoz, illetve kocsihoz 92-es, a másikhoz 98-as oktánú benzint célszerűbb használni.)

Ezeket a tényeket is figyelembe kell venni, amikor kompresszióviszonyról, oktánszámról beszélgetünk. Azt pedig változtatlanul javasoljuk minden autósoknak, hogy tegyen próbát a különféle összeállítású üzemanyagokkal (normál-, szuper-, extrabenzin), és igyekezzék rendszeresen azt tankolni, amelyik saját tapasztalata szerint is a legjobb tulajdonságokat kölcsönzi motorjának. Vagyis: olyan benzint vagy olyan keveréket használjon, amelyik elasztikus, csörgésmentes üzemet, jó erőfejlesztést biztosít.

L. Gy.

Talán furcsának hangzik a cím, pedig van összefüggés a kettő között. A szabálymódosítás szerint ugyanis mozgásban levő járművek mindenkor használhatják a tompított fényszórót. A fényszóró használatával pedig előtérbe kerül a dinamó elektronikus szabályozása.

Mit jelent a KRESZ említett mondata autóvillamossági szempontból?

A fényszórókból kibocsátott tompított — más néven rövid — fény $40 \times 40 = 80$ watt fogyasztást jelent, ami 6 voltos dinamó esetében 13,3 ampernek felel meg. Városi forgalom sebességét tekintve a dinamó sokszor alig ad ennél több áramot, és ezért a többi villamos fogyasztó kielégítése után csak nagyon kevés áram jut már az akkumulátornak.

Még rosszabb a helyzet, ha forgalomirányítás miatt meg kell állnia a kocsinak, ami városi közlekedés közben gyakran előfordul. Ekkor a motor alappáraton dolgozik, és a dinamó kis fordulatszámra miatt az akkumulátor egyáltalán nem kaphat töltőáramot, hanem kénytelen maga is a lámpák fogyasztásához hozzájárulni. (A töltésjelző lámpa kialakítása még nem jelent töltést, mert az csak nagyobb fordulatszámon indul meg!) A KRESZ módosításával megengedett tompított fény használata



a

KRESZ

módosítása

és az elektronika

nagyon helytálló ugyan a városi forgalomban, ezek szerint azonban az akkumulátor erős igénybevételéhez, esetleg túlságos kimerüléséhez vezethet.

Ezen a ponton jelentkezik segítő módon a dinamó elektronikus szabályozása. A hagyományos szabályozó esetében ugyanis a dinamó áramszolgáltatása csak a töltésjelző lámpa kialakítása után és kb. 50–100 fordulattal a motor üresjárási fordulatszámára fölött indul meg, amikor a visszáramkapcsoló bekapcsol. Ekkor mindjárt néhány amper erősségű áram lökészerűen hagyja el a dinamót. A jelzőlámpa kialakítása és a visszáramkapcsoló bekapcsolása közötti fordulatszámokon azonban nincs áramszolgáltatás. A hagyományos szabályozó esetében a dinamó áramszolgáltatási lehetősége éppen a városi forgalomban a gyakori kis fordulatszámokon nincs kihasználva.

Az elektronikus feszültség szabályozás a dinamó kis fordulatszámát is kihasználja. Lapunk előző számában ismertettük a MEGEV (Budapest XIII., Visegrádi u. 29.) által forgalomba hozott BK tranzisztoros szabályozót, és részleteztük a működését. Kiegészítésként most bemutatjuk a szabályozó lényegét jelentő erősítő kapcsolását. A szerkezet kisebb ugyan, mint egy gyufásdoboz, de nyomtatott áramkörei még így is négy tranzisztort, hat ellenállást és egy diódat tartalmaznak, miként a kapcsolási vázlat mutatja. Működése a következő:

Amikor a dinamó áll, az akkumulátorból az R_1 – R_2 – R_4 úton, valamint az R_7 – R_5 úton néhány ezred amper erősségű áram folyik. Ennek következtében mindegyik ág-

ban feszültségesés lép fel, amely az ellenállások értéke miatt olyan, hogy a (C) csatlakozási pont pozitív az (A) ponthoz képest. Más szóval: feszültségkülönbség jelentkezik a (C)–(A) pontok között.

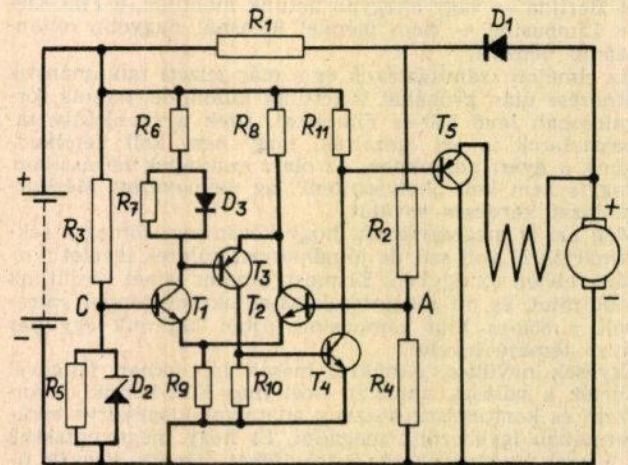
A (C) pont pozitív feszültsége a T_1 npn tranzisztor bázisán jelentkezik. A tranzisztort vezetővé teszi és megindul az áram az R_6 – R_7 – R_9 úton. Ekkor kapcsolódik be a T_3 tranzisztor. Minthogy az R_7 utáni csatlakozási pont a feszültségesés miatt negatívabb, mint az R_8 utáni, ezért a T_3 pnp tranzisztor bázisárama megindul. T_3 vezetővé válik és áram folyik az R_8 – R_{10} ellenállásokon keresztül. Az R_{10} előtti elágazás és ezzel együtt a T_4 npn tranzisztor bázisa pozitívabb lesz az emitérnél. Ekkor vezetni kezd a T_4 tranzisztor. Megindul tehát az R_{11} ellenálláson keresztül is az áram. A T_5 pnp tranzisztor bázisára ekkor negatív feszültség jut, és a tranzisztor test felé zárja a dinamó gerjesztését, megindul a gerjesztőáram.

Az R_7 ellenállás és D_3 dióda hőkompenzáló kombináció. Minthogy melegeddel a tranzisztorok működése változik, a kombináció rendeltetése, hogy ezt a változást kompenzálja.

A szerkezetben minden egyes tranzisztor mint erősítő szerepel és ezért az (A)–(C) pontok közötti feszültségkülönbség legkisebb változása hatványozottan jelentkezik a gerjesztőkört kapcsoló T_5 tranzisztor bázisán.

Üzemben visszáramkapcsoló nem lévén, a dinamó felől megindul az áram a D_1 diódán keresztül, amint azt az akkumulátor ellenfeszültsége megengedi. Ekkor azonban az (A) pont kezd pozitívabbá válni, vagyis csökken a feszültségkülönbség az (A)–(C) pontok között. Amint az (A) pont előre meghatározott erősségű dinamóáram esetében pozitívabb lesz a (C) pontnál, a T_2 npn tranzisztor vezetni kezd, és a T_3 tranzisztor emitére a bázissal azonos feszültségre jut. Megszűnik tehát a vezetése. Ezzel pedig mind a T_4 , mind a T_5 tranzisztor vezetése is megáll, vagyis megszűnik a dinamó gerjesztése. A dinamóáram a szabályozás folytán meghatározott erősségre korlátozódik. A jelenség hasonló, mint a hagyományos kétérintkezős szabályozó esetében, amikor a felső érintkezők játéka folyik.

A szabályozó a gerjesztőáram vezetése és nem-vezetése között lineáris átmenetben, vagyis folyamatosan szabályoz. Éppen ebben rejlik a BK tranzisztoros szabályozó igen nagy előnye. Normális üzem közben ugyanis mindig olyan feszültségre áll be a dinamó, amilyent az akkumulátor egyenletes töltése kíván. A jól töltött akkumulátor viszont csak cseptöltést kap, ami, tudjuk, az élettartamát a legjobban meghosszabbítja. Ezt egyébként a tartós üzemi próba is igazolta.



A BK tranzisztoros szabályozó jellegzetes viselkedése kiküszöböli az akkumulátor előnytelen igénybevételét, még akkor is, ha a KRESZ-módosítás lassú forgalomban, azaz a városban megengedi a nagy lámpafogyasztást. Ezért állítja cikkünk, hogy van összefüggés a KRESZ-módosítás és az elektrotechnika között.

Tömösy M. Jenő

TAVASZI **HIDEG** INDÍTÁS

A két- és négyütemű motorok indítása tavasztól ősziig általában problémamentes, ha a motor és annak valamennyi tartozéka rendben van. Ha azonban a hőmérő plusz 10 °C-nál alacsonyabb értéket mutat, hidegindítást kell alkalmazni gépkocsink, motorunk életrekeléséhez még akkor is, ha valóban tavasz van. A 80–90 celsiusos üzemi hőfok és a plusz 10 fokos külső hőmérséklet közötti jelentős hőfokkülönbség joggal okozhat — és gyakran okoz is — indítási nehézségeket. Mindezt azért hangsúlyozzuk, mert sokan úgy vélik, hogy csakis addig kell alkalmazni az úgynevezett téli indítás különféle szabályait, „trükkjeit”, amíg mínusz körüli a külső hőmérséklet. Pedig hidegindításról tulajdonképpen még meleg nyáron is beszélhetünk, mert az estétől reggelig álló motor a normális üzemi — tehát normál működési — hőfokhoz viszonyítva nyáron is hidegnek tekinthető.

Alacsony hőmérsékletnél a benzinpárolgás és az akkumulátor-kapacitás csökkenése, az üzemanyag-kondenzáció és a kenőolaj-viszkozitás növekedése hozza létre a problémát. Az alábbiakban szeretnénk tanácsot adni a szivató használatához, amely csökkenti a hidegindításnak ezeket a nehézségeit.

Alapfeltétel azonban a motornak és tartozékainak jó műszaki állapota.

Előjáróban is tudni kell azt, hogy a manapság használatos porlasztók kétféle rendszerű — indítócsappantyús és indítóporlasztós — szivatóval vannak ellátva. Mind a két rendszer működését szemponjtájból lehet manuális, azaz kézi, vagy automatikus. Ezen belül a kézi működtetés lehet mechanikus — bowdenes — vagy elektromos távműködtetésű.

Az automatikus rendszerű szivatók hőérzékelővel vannak ellátva, amelyek fűtése vagy elektromos úton, vagy kipufogógázzal, esetleg hűtővízzel történik.

Mindezekből is sejthető, hogy a sokféle rendszer és működtetés más és más kezelést igényel. A kezelési utasításokban a gyárak adnak felvilágosítást a hidegindítás mikéntjéről. Azt azonban mindenki tudja, hogy két egyforma kocsi vagy motor nincs. A kopások, beállítások, hőfok, páratartalom stb. mind hatással vannak az indításra.

Indítóporlasztós kézi működtetésű szivatóval a hidegindítást a következőképpen kell végezni:

- szivatót kihúzni;
- gyorsító szivattyú esetén a gázpedál néhányszori benyomásával üzemanyagot kell befecskendezni a motorba;
- a gázpedált kb. egyharmadig be kell nyomni;
- a kuplungpedált is teljesen be kell nyomni, s utána
- indítózni kell.

Az 1. ábrán látható, hogy az indítócsappantyú teljes zárása esetén, kis-mértékű gázadagolással a pillangószelep elősegíti az üzemanyag beáramlását a motorba. Alapfeltétel, hogy indítócsappantyú jól zárjon,

mert csak így jön létre a megfelelő vákuum.

Az indítóporlasztóval felszerelt karburátor lehet sík- vagy forgótalattyús, esetleg kúpos-szelepes. Az ilyen rendszerű porlasztókkal történő hidegindításnál nem szabad gázt adni.

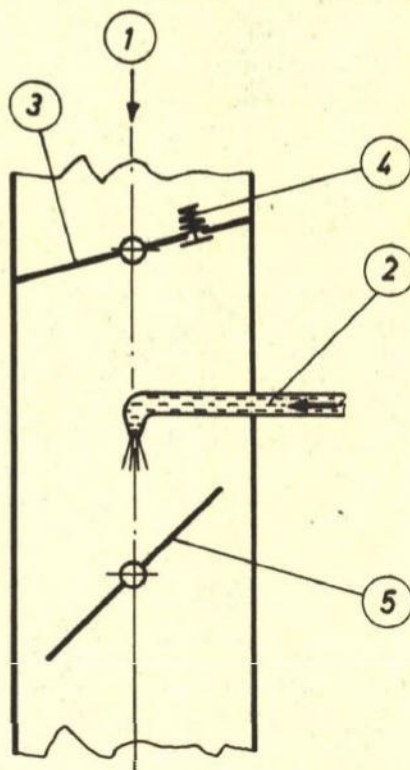
Működési elvét a 2. ábra mutatja. Érthető, hogy vákuumot és ezzel megfelelő dúsítást csakis zárt fojtószelep mellett kaphatunk. Ha gyorsítószivattyú van a porlasztón, akkor 1–3-szor teljesen be kell taposni a gázpedált az indítás előtt, majd az önindítózás alatt a lábat le kell venni a pedálról.

A porlasztógyárak törekvése az, hogy a vezetőknek minél kevesebb tennivalója legyen és emellett a motor a legkedvezőbb keveréket kapja hideg állapotban is. E célból automatikus működésű szivatóval szerelték fel porlasztóikat. A motor felmelegedésével párhuzamosan a hőérzékelő csökkenti a dúsítást és kikapcsolja a szivatórendszert, mielőtt az eléri az üzemi hőfokot. A hőérzékelő lehet elektromos fűtésű, amelynél a bimetal a motorhoz hasonlóan melegszik és szabályozza a dúsítás mértékét (3. ábrák). Más típusoknál a hőérzékelőt a kipufogógázzal vagy a hűtővízzel fűtik. Ez utóbbi adja minden esetben a legjobb eredményt.

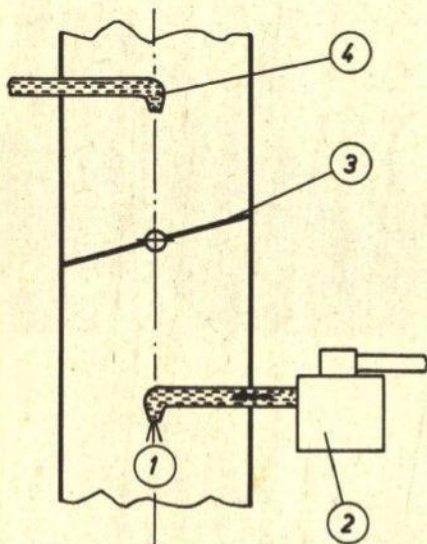
Az automatikus szivatóval ellátott porlasztók is lehetnek indítócsappantyús, vagy indítóporlasztós rendszerűek. Az indítást megelőzően a gázpedált minden esetben egyszer be kell taposni, mert a fogazott tárcsa miatt az automata csak így kapcsolhat be. A fogazott tárcsa elfordul, és vele együtt a szivató pillangószelepe lezár. Gyorsítószivattyú esetén — hidegindítással — 1–3 gyors gázpedálbetaposás előnyös.

Megszívlelendő jó tanács: akár kézi vagy automatikus működtetésű a szivató, indítócsappantyú esetén a gázpedál mértékletes benyomásával, indítóporlasztónál pedig a gázpedál érintése nélkül indítsuk be a motort.

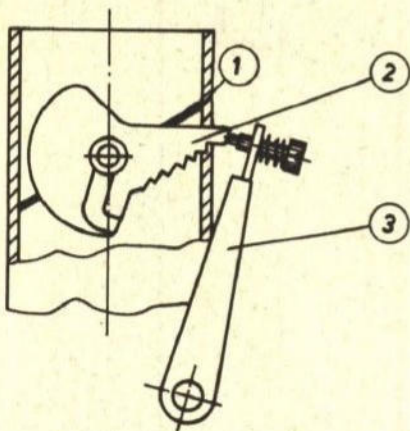
Az elektromos fűtésű automata szivatonál ügyelni kell arra, hogy a bekapcsolt gyújtás után közvetlenül in-



1. ÁBRA
Indítócsappantyús rendszer
1. Levegőáramlás irányja
2. Üzemanyagáramlás
3. Indítócsappantyú zárva. Működtetés kézzel vagy automatikusan
4. Szelep, melyet a beszívott levegő nyit
5. Fojtószelep, kissé nyitott állapotban, a gázpedállal működtetve



2. ÁBRA
Indítóporlasztós rendszer
1. Benzin-levegőkeverék áramlása
2. Reteszkes indítóporlasztó
3. Fojtószelep. Indításnál zárt állapotban kell lennie, működtetése gázpedállal történik
4. Gyorsítószivattyú fűvókája



3/a. ÁBRA
Solex automatikus működtetésű, indítócsappantyús porlasztó elvi sémája
1. Indítócsappantyú
2. Fogazott tárcsa, melyet a hőérzékelő vezérel, és együtt fordul el az indítócsappantyúval
3. Ütközőkar, amely a gázpedállal, illetve a fojtószeleppel együtt működik. A hidegindítás helyzete:
A gázpedál benyomásával a (3) kar jobbra mozdul el és a (2) fogazott tárcsát a hőérzékelő az óramutató járásával ellentétes irányban elfordítja, ezzel együtt záródik az (1) indítócsappantyú

dítsunk, mert ellenkező esetben a bimetal érzékelő melegszi, és az indítócsappantyú nyitni kezd, s emiatt a hidegindítás nehézkessé válik. (Ez a veszély nem áll fent a kipufogógázzal vagy hűtővízzel fűtött hőérzékelőnél, mert az kifejezetten a motor hőmérsékletét veszi figyelembe, és annak értelmében dúsítja a keveréket.)

Jó tudni azt is, hogy az indítózást — egy-két típus kivételével — kinyomott kuplungpedállal előnyösebb végezni, mert akkor a váltóban ledermedt olajban levő csoportkerék áll és a forgatása nem terheli az amúgy is erősen igénybe vett indítómotort. A kétüteműek hidegindítását nagymértékben megkönnyíti, ha a hosszabb időre való leálláskor kissé felpörgetjük a motort és kihúzott szivatóval állítjuk le. Négyütemű motorokra ezt nem tanácsoljuk!

Ha a motort túlszivattuk valamilyen oknál fogva és még meleg, amikor indulni szeretnénk, akkor mi legyen a teendő?

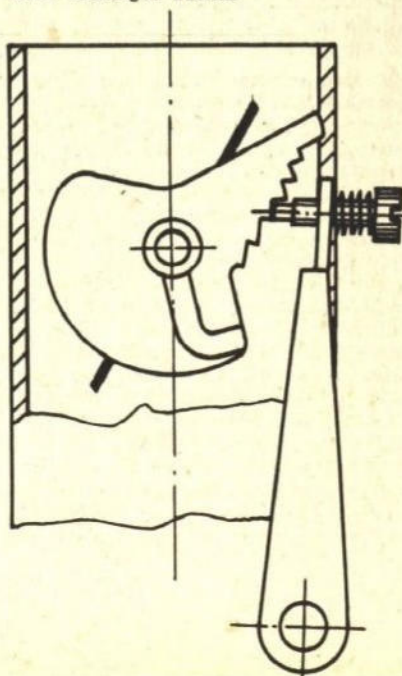
Ha benzincsap van a kocsin, azt zárjuk el. A gázpedált óvatosan tapossuk be „tövig”, a szivató legyen visszatolva, és indítózunk.

Ha a kocsink motorja már forog, nem kell sokáig állóhelyzetben melegíteni, hanem mérsékelt gázadás mellett — részben visszatölt szivatóval — kapcsoljunk sebességet és kíméletesen próbáljunk elindulni. A szivatót a motor bemelegedésével párhuzamosan mindinkább visszatolhatjuk. A motor így hamarabb éri el a normális üzemi hőmérsékletet.

A folyadékűtésű motoroknál a fűtést csak akkor kapcsoljuk be, amikor a hőmérő jelzése szerint elérte a szükséges hőfokot.

A helyesen beállított szivató működését oly módon ellenőrizhetjük, hogy meleg motornál — alapjáraton — kihúzzuk a szivatót s ekkor a motornak le kell fulladnia. Ha ez nem következik be, a szivatót be

3/b. ÁBRA
A motor még nem érte el az üzemi hőfokot, a hőérzékelő az indítócsappantyút részben már elfordította. Részleges dúsítás



kell állítani, mert különben a hidegindításnál nehézségekkel fogunk küszködni.

Most pedig ismertetjük a nálunk elterjedtebb néhány kocsi típus porlasztójának indítórendszerét. (Az egyes típusok porlasztóit időközben a gyárak újabb konstrukcióra cserélhetik ki, tehát jó meggyőződni arról, hogy adott esetben a porlasztó milyen indítórendszerrel — lásd 1—2. ábrák — van ellátva.)

INDÍTÓCSAPPANTYÚVAL SZERELT KOCSIK KÉZI MŰKÖDTETÉSŰ INDÍTÓRENDSZERREL

Fiat 500, 600, 750, 850
Moszkvics 403, 407, 408, 412
Opel minden régi típusa
Steyr-Puch
Volga
Volkswagen-1200 (régí)
Warszawa
Wartburg-353 (45 LE és 50 LE)
Zastava—750

AUTOMATIKUS MŰKÖDTETÉSŰ INDÍTÓCSAPPANTYÚVAL SZERELT KOCSIK

BMW 1,5 és 1,8 literes
Opel minden újabb típusa
Renault R—4, R—8, R—10
Volkswagen-1200 (újabb), 1300, 1500, 1600

INDÍTÓPORLASZTÓS KARBURÁTORRAL SZERELT KOCSIK

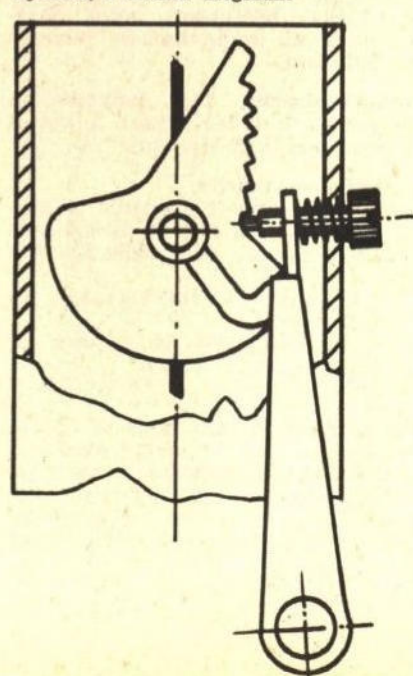
a) kézi működtetésű indítórendszerrel

Fiat 124
Peugeot 403, 404
Simca 1000
Skoda 1202, S—100
Trabant 500, 600, 601
Wartburg 900, 1000, 312

b) automata szivatóval
Skoda 1000—MB

Bohn Sándor

3/c. ÁBRA
Normál üzemi állapot. A motor üzemi hőmérsékletén az automata az indítócsappantyút teljesen kinyitotta, a dúsítás megszűnt



A PRÓBASZÁMOS ZSIGULI

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



A Zsiguli iránti érdeklődés messze megelőzte a keresztelőt. Ezt a nevet ugyanis a kocsit a gyártás megindulásának utolsó fázisában kapta. Korábban a „Fiat-Fiatovics”, a „Vilsvito” elnevezésekkel említettük a születendő kocsit, amely most mint „VAZ-2101” típus, „Zsiguli” jellel érkezett hozzánk. Az autóra várak között azonban a névvel sokkal fontosabb téma: milyen a teljesen új gyárból kikerülő Zsiguli, vagyis a Fiat-124 módosított változata.

Az évszázad üzletének is nevezett szerződéskötés dátuma és a próbakocsik hozzánk érkezése között eltelt évek alatt számos közlés, tájékoztatás jelent meg erről a modellről. Ezek közül némelyikben túlzások is napvilágot láttak. A találgatások és idézőjelben megadott közlések, a jólétesültek, s néhány esetben a „hozzátévések” — mint például az, hogy a Technika Házában megtartott sajtófogadás után a délutáni lapban a gépkocsi végsebességként 150 km/óra jelent meg — a kíváncsi, jóhiszemű olvasókat, jóvendőbeli vásárlókat félrevezethetik.

Véleményem szerint sem ilyen, sem más túlzásokra nincs szükség, mert a hozzánk tesztelésre adott mintakocsi az eddigi vizsgálati eredmények, a 3600 km-es próbaút tapasztalatai alapján összességében teljesíti mindazt, amit teljesítenie kell. De mind ettől, mind más típusú gépkocsitól csak azt szabad várni, amire és amilyenre azt tervezték és kiviteleztek.

Mindezek a szempontok, valamint az Intézetünk birtokában levő Zsigulival szerzett tapasztalatok készítettek arra, hogy, az AM szerkesztősége felkérésének eleget téve, átfogó tájékoztatást adjak a ma még nálunk „Próba”-rendszámmal futó Zsiguliról. Úgy vélem, hogy az elfogulatlanság egyik alapját képezheti az, hogy Intézetünk az elmúlt évek során 50-nél is több gépkocsitípus vizsgálatával foglalkozott az egyedi, úgynevezett reklamációs jellegű merések, próbák mellett. Közöttük — hogy csak a szélsőségeket, az érdekessége-

ket említem — 360 cm³-es Honda, illetve Ford Capri is volt vizsgálaton.

A Zsiguli előzményeivel kapcsolatban csak annyit kívánok megemlíteni, hogy a gazdasági okokból kiválasztott — s abban az időben „Az év autója” címet viselő — Fiat-típus korszerű volt, ám mégis módosítással került gyártásra. A hosszútávú, úgynevezett „nyúzó” próbák indokolták, hogy a felhasználási körülményeknek megfelelően (útviszonyok, rendkívül hideg időjárás stb.) változtassanak az eredeti konstrukción.

A módosításokat két csoportra bontva jellemzem: az első csoportba azok sorolhatók, amelyek az erősítéseket, a másodikba, amelyek a korszerűsítést célozzák.

A jelentősebbnek mondható változtatások közül — a teljességre való törekvés nélkül — csak néhányat, felsorolásszerűen említek meg:

- futómű és rugózás;
 - a karosszéria fenéklemeze és egyes csomópontok erősítése;
 - a fűtés hatásosságának növelése;
 - a kézi indítás lehetőségének biztosítása a megnövelt akkumulátorkapacitás mellett (a téli indítás elősegítése érdekében).
- A típus továbbfejlesztésére utaló módosítások közül a leglényegesebbek:
- a motor és vezérlés változtatása;
 - süllyesztett ajtókilincsek kialakítása (a 128-as Fiattal megegyezően, esztétikai és biztonsági okokból);
 - kétkörös fékrendszer kialakítása biztonsági okokból;
 - hidraulikus működtetésű tengelykapcsoló;
 - váltóáramú generátor alkalmazása stb.

Természetes, hogy e szükségesnek ítélt és bevezetett módosítások, a gépkocsi főbb méreteinek és külső formájának, kialakításának változatlanul hagyása mellett jelentősnek ítélték önsúlynövekedést eredményeztek.

A szabad magasság növelése és egyes helyek, szerkezetek módosítása miatt — bár az erre utaló konkrét,

számszerű adatok még nem állnak rendelkezésre — némi súlypont- és súlyeloszlás-változást is adottnak kell tekinteni. Ezek következményeként maga az egész gépkocsi nem lehet mindenben megegyező — de nem is kell, hogy mindenben megegyező legyen — az eredeti Fiat-moddal.

Mindezek előrebocsátása után — ami véleményem szerint azonban a mondanivaló, illetve az értékelés szempontjából szükséges volt — rátérek a Zsiguli műszaki jellemzőinek, valamint az eddigi vizsgálati eredményeknek és tapasztalatoknak kivonatolt ismertetésére.

A négyajtós, sedan típusú, önhordókarosszériájú kocsit vonalvezetése megegyezik a Fiat-124 típuséval. Bár nem a legeslegújabb irányzatú, mégis korszerűnek ítéltető. A karosszéria szögletesnek nevezhető kialakítása mellett a kis ívű merevítések harmonikus egységet képeznek és tetszetős külsőt kölcsönöznek. A négyajtós kivitel és a megfelelő szögben nyitható ajtók mind az első, mind a hátsó üléseknél kényelmes ki- és beszállást tesznek lehetővé.

A kocsit kívülről szemügyre véve csak az ajtókilincsek — melyek süllyesztettek —, a lökhárító gumibetétei és természetesen az embléma mutatnak a Fiathoz viszonyítva változást. Az első, illetve a hátsó ülésről szemlélve a belső teret, megállapítható a rendkívül tágas és praktikus kialakítás. Különösen kellemes utazást nyújtanak az osztott első ülések, bár ezek formai kialakítása nem olyan, mint a középkategóriába tartozó, ma gyártott sok más típusé. Így az ülésfelület oldalt nem emelt, s a háttámla is hagyományos. Ennek — és a nem túlságosan sűpedős ülésfelületnek — ellenére az ülések hosszabb utazásokra is megfelelőek.

(E témával kapcsolatban — egy kis kitéréssel — javaslom megszívlelni és főleg követni az orvosok tanácsát, mely szerint hosszabb utazások esetén rövid pihenőket kell tartani a test helyzetváltoztatása érdekében. Bármilyen kocsiban el lehet fáradni!)

Ha a Zsiguli kárpitozására tekintünk megállapítható, hogy a burkolandó felületek legnagyobb részét — így az ülésfelületeket is — mutatós műbőr borítja.

Az első ülések természetesen előre-hátra vezetősíneken eltolhatók, míg a háttámlák fokozatmentesen, akár teljesen is ledönthetők.

Tény azonban, hogy az ülések és háttámlák együttese nem alkot teljesen sík felületet, így ha esetleg „hálósobai” célra kívánjuk átalakítani, az ilyenkor amúgy is rendelkezésre álló alkalmatossággal ezt korrigálni kell. (Hasonlóan, mint a Polski-Fiatnál, hiszen eredetileg ez is Fiat.)

Ha már a kocsis belső terénél tartunk, a legkézenfekvőbb, hogy a vezetés szempontjából is kritika alá vegyük. A szerelvényfal kialakítása teljes egészében az eredetire emlékeztet. S már az első rápillantásra megállapítható, hogy csak azok a berendezések, jelzésadók találhatók rajta, amelyek a vezetéskor fontos információkra, illetve a motor megfelelő üzemére utalnak. (Ehhez természetesen szükséges ismerni az egyes lámpák, jelzések funkcióit, mint pl. az olajnyomásjelző, töltésjelző, irányjelző-kontroll stb.)

Tekintettel arra, hogy a kapcsolók kialakítása, elhelyezése a hazánkban futó Fiat-típusoknál már eléggé megszokottá vált, a Zsiguli vezetésének elsajátítása semmilyen nehézséget nem fog jelenteni. A pedálok elhelyezése és a kormánykerék mérete, kialakítása, valamint a kocsitérből való jó kilátás együttesen biztosítják mindazt, ami a kényelmes és biztonságos vezetés előfeltételei közé tartozik.

Az 1611 mm széles és 4073 mm hosszú kocsis vezetése akár országúton, akár városban, illetve kis helyre parkolása is a jó szabad kilátásnak köszönhetően igen kedvező.

Véleményem szerint előnyös megoldású a kormánykerékkel koncentrikusan elhelyezett kúrkapcsoló, hiszen némely típusnál ellentétben (pl. Wartburg, Renault stb.) nemcsak egy ponton való kapcsolást tesz lehetővé. A jelenlegi konstrukciós és kiviteli megoldásnak azonban a kúrkapcsoló nagy átmérője miatt hátránya, hogy a felső ív — sajnos, éppen a normál méretű személyek esetében — takarja a kilométeróra középrészét. (Nem tartom valószínűnek, hogy esetleges sebességtűlépéskor ennek a bírság kiszabásánál csökkentő hatása lenne...)

Az eddigi próbák alapján úgy ítéltető meg, hogy a sebességváltó — bár az áttételezése jó — nem a legelőnyösebb megoldású abból a szempontból, hogy az egyes fokozatok nem eléggé határozottan és könnyedén kapcsolhatók. (A Volkswagen-1300 rudazatos váltója lényegesen jobb működésű.)

Szokatlan a viszonylag hosszú botváltó kis oldalirányú elmozdulása, de a vezető felé hajló váltókar szögállása is. Minden bizonnyal szabályozással az első fokozat könnyebb kapcsolását is biztosítani lehet, mert jelenleg ez a próbakocsinál nem kifogástalan.

A kocsitér belső kényelmét és a biztonságos utazást szolgálja a szerelvényfal műbőrrel bevont ütészó párnázata, az ajtók feletti kapaszkodók, az ablakemelők és ajtónyitók kialakítása, a könyvtámaszok, a szerelvényfalon, illetve a hátsó ajtón levő hamutartók, a rendkívül nagyméretű és világítással ellátott kesztyűtartó, a külső és belső viszapillantó-tükrök stb.

Az utasok sérülés elleni védelmét célozza a hárompontos biztonsági övcsatlakozók kialakítása az első és hátsó üléseknél — persze csak négy személy részére.

Tekintettel arra, hogy hazánkban is egyre többen használják kocsijukat az év valamennyi szakában, nem lehet közömbös az sem, hogy milyen a kocsitér belső klímája. A gyári kezelési utasítás mínusz 25 °C külső hőmérsékletnél + 25 °C belső hőmérséklet biztosítását adja meg. Remélem, hogy a mi időjárás viszonyaink között ennek kontrollálására ilyen módon egyelőre nem lesz lehetőség. Mégis szükségesnek tartom saját mérési eredményeink alapján a fázós utasokat megnyugtatóni, hogy ebben a kocsiban — természetesen, ha minden rendben van — fel lehet melegedni. Ugyanis mínusz 3 °C külső hőmérséklet mellett — a mérés idején csak ennyi volt — az első ajtók közvetlen ablak alatti részénél például 40 °C feletti hőmérsékletet is elértünk. Hasonlóan „jó” értékeket mértünk még a hátsó ülések láblemezeinél is, s ugyanakkor a kalaplapartónál is 25 °C feletti volt a hőmérséklet. Ezeket az értékeket természetesen a kitűnő hatású fűtőberendezésen kívül az segítette elő, hogy a mintakocsi ajtó- és ablaktömítései jók. A tömítések záródását a jó profilkiképzés és megfelelően rögzített gumi- és műanyagzigetelések teszik lehetővé. Az eddigi tapasztalatok szerint beázási

panaszok, reklamációk csak egyedi hibákból adódhatnak majd.

A csaknem szögletesen kiképzett belső rakodótér 385 liter hasznos térfogata a csomagok elhelyezésére, szállítására kiválóan alkalmas.

A csomagtér belsejében egyik oldalon kapott helyet a pótkerék, a másikon az igen jelentős (39 literes, amelyből mintegy 4,5–6 liter tartalék) térfogatú üzemanyagtartály, valamint az eredeti Fiathoz képest megnövelt szerszámkészlet, a szerialámpa, a kézi légszivattyú és természetesen a kocsimelől.

A karosszéria jobb oldalán, súlyllesztve helyezték el az üzemanyagbeöntő-nyílást, amely csavaros zársapkával fedhető le; kulccsal nem zárható.

Miután megismerkedtünk a karosszériával és annak szerelvényeivel, vessünk néhány pillantást arra az erőforrásra, amely véleményem szerint elegendő teljesítményű és dinamikus ahhoz, hogy a Zsigulival a reális igényeknek megfelelő utazást tehesünk.

A négytűtemű, négyhengeres, soros, benzínüzemű motor a kocsis orr-részében van elhelyezve. Az 1200 cm³-es motor 5600 ford/percnél szovjet szabvány (GOST) szerint 62 LE teljesítményt ad.

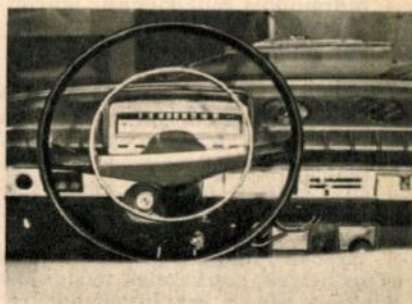
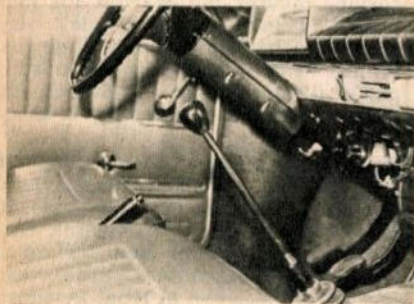
A 3400 ford/perc értékhez tartozó maximális forgatónyomaték (8,9 mkp) rugalmas motorra utal, és ezt az elasztikusságot a gyakorlati vezetésnél is tapasztalni lehet.

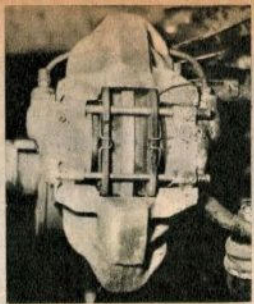
Az eredeti Fiatnál eltérő, vagyis felülvezérelt motor kialakításában kissé megnövelte a motor geometriai méreteit, és a súlya is változott.

A geometriai méretnövelés azonban egyáltalán nem ment a szerelhetőség, a hozzáférhetőség rovására. A motor súlynövekedése az egyéb más erősítésekkel (mint például a futómű, karosszéria stb., beleértve a kiegészítő szerszámokat is) az egész kocsis súlyát elég jelentősen, mintegy 95 kg-mal növelte.

Mindezek ellenére az eddig végzett mérési eredmények számszerű értékei — ha a jelenlegi időjárás viszonyok miatt nem is szabványos körülmények között végeztük — azt támasztják alá, hogy a mintával jellemzett Zsiguli a kategóriájában jó helyet foglal el.

A várt teljesítmények biztosításához a 8,8 sűrítésű motor — a kezelési utasítás szerint — 93 oktánszámú, vagyis a hazai szupernél 1 oktánszámmal jobb üzemanyagot igényel. (Ezt a minimális különbséget mégis extrabenzin hozzákeverésével kell





A szerkezeti elemek közül itt most egyedül a tárcsaféket mutatjuk be, a többi kép viszont azok számára lehet érdekes, akik még nem találkoztak a Zsigulival, amelynek állandó jellegű bemutatása valamelyik fővárosi autószalomban — illetve egy külön kiállítási helyiségben — már nagyon időszerű lenne



áthidalni —, hacsak a kocsi exportáló szovjet, illetve az importáló magyar vállalat között nem jön létre olyan megállapodás, amely a 92-es szuperbenzin használatát garanciális vonatkozásban is engedélyezi. — Az AM szerkesztőségi megjegyzése.) **Bizonyára sokakban felmerül a kérdés, hogy szabad-e a Zsigulit olcsóbb, normálbenzinnel üzemeltetni. Nem! Aki mégis ezt tenné, végül nagy árat fizethet érte. Ezt egyben figyelmeztetésnek is szánom, hogy a nem megfelelő üzemanyag használata a garancia-megvonást is eredményezheti.**

Kiemelhető jellemzőként szólni kell még a kocsi végsebességéről, amely jelentős, — bár nem éri el az Esti Hírlap már hivatkozott közlése szerinti 150 km/óra értéket. Ezt nem is kell elérnie a széria-Zsigulinak, mivel a gyári műszaki leírásban is „csak” 140 km/óra szerepel teljes terheléssel, míg két személy szállítása esetén 142 km/óra.

Az Intézetnél futó minta-Zsiguli azonban a jelenlegi beállítással, szabályozással, az eddigi próbák alapján kissé a megadott sebességi értékek alatt produkált.

A 80 km/óra sebesség alatti eredmény a vonatkozó gyári ellenőrző adat értékei alapján megfelelő.

Megjegyzem, hogy a 60–80 km/óra sebességnél mért azonos érték az optimális fogyasztáshoz tartozó sebességtartományra utal. Gondolom, hogy a 100 km/óra feletti utazáshoz tartozó jelentős fogyasztásnövekedésre is érdemes felfigyelni.

Remélem, hogy jól indokolja a sokak által reklamált, túlzottan itélt fogyasztást az alábbi adat, amit ugyancsak ennél a mintakocsinál mértünk, — olyan körülmények között, amikor más típusoknál is hasonlóan igen magas értékek adódnak.

Az 1 km-es távot oda- és vissza-irányba, álló helyzetből indulva úgy tettük meg, hogy minden sebességi fokozatba maximális gyorsítást alkalmaztunk. Az ilyen módon mért fogyasztási érték a szokásos 100 km távra vetítve 18,5 liter volt...

Ez utóbbi adat után, gondolom, könnyen belátható, hogy a városi forgalomban, — s ekkor is erőteljes kihúzatások esetén — sűrűbben szükséges az üzemanyagvásárlás. Megjegyzem, hogy ez a „jelzés” végül a kocsi élettartamának csökkenésében is fog jelentkezni.

Ezzel nem a sportsnak nevezett vezetés ellen szólok, csak felhívom a figyelmet arra, hogy az ilyen vezetésnek inkább előbb, mint utóbb, feltétlenül ára van!

Álló helyzetből 100 km/óra sebességre történő felgyorsításhoz féltelhelésnél (200 kg) 23,5 mp szükséges, — míg ugyancsak álló helyzetből az 1 km útszakaszt 41,4 mp alatt teljesíti, és ezalatt 111 km/óra értékre gyorsul fel.

Az itt következő táblázatban néhány típus adatát (amelyek a Zsiguli kivételével gyári katalógusadatok), csupán azért közlöm, hogy némi számérték-összehasonlításra lehetőség nyíljon:

Ide kívánczik még, hogy említés történjen a nagy sebességű kocsi fékezhetőségéről is. Erről az eddigi futópróbák alapján kedvezően lehet nyilatkozni, hiszen hatásosnak bizonyul az első kerekeknél alkalmazott egy-egy tárcsafék és a hátsó kerekek egy-egy hagyományos szimplex dobfejkje. Biztonsági szempontból kiemelkedőnek tartom a kétkörös fékrendszert, amelyet a Fiat-124-nél még nem vezettek be. Tény, hogy a kocsi átvételekor a fékhatás egyenetlen volt, és ez a fékezéskor félrehúzást eredményezett. Ez a jelenség azonban néhány száz kilométer megtétele során minden beavatkozás, javítás nélkül teljesen megszűnt.

Értékelés

Annak ellenére, hogy e cikk keretében nem került értékelésre a modell számos tulajdonsága, jellemzője — de ez nem is lehetséges, részben a kevés vizsgálati eredmény, a csupán 3600 km-es futáspróba, részben a hely hiánya miatt —, mégis a komplett gépkocsi értékelésének összefoglalásaként az alábbi következtetés megállapítható:

A Zsiguli korszerű építésű, tágas utas- és csomagterű, s ezáltal jó családi autónak ígérkezik. A 62 lóerős motor és a jól megválasztott sebességváltó-átvittelek lehetővé teszik, hogy mind belföldi túránál, mind külföldi utazásoknál, munkába járásnál és szórakozásnál egyaránt reális igények kielégítésére felhasználjuk.

A vizsgálati eredmények szerint a kocsi festése, a galvanizált felületek rétegvastagsága és kivitele, a karosszéria-elemek illesztése, szerelése jó, — csupán az egyes beszállításoknál akadnak még javítanivalók —, tehát a Zsiguli joggal kelthet bizalmat.

Ezt a megállapítást tovább erősíti az a dicséretes törekvés, amely az autótulajdonosok gondját, baját azzal is igyekszik csökkenteni, hogy számos hagyományos helyen szükségtelenné válik a karbantartás végzése, illetve az adódó szervizmunkák csak hosszabb futási teljesítmények után esedékesek.

Bízom abban, hogy az ígéreteknek megfelelően mind a garanciális, mind a más jellegű szükségszerű javításokhoz megfelelő alkatrészek is rendelkezésre állanak majd — a kocsira vonatkozó magyar nyelvű kezelési utasítással együtt.

Típus	Gyorsítás 0–100 km/ó szükséges idő, mp	1 km megtételéhez szükséges idő, mp
Zsiguli	23,5	41,4
R-16 1966 (55 PS)	21,1	41,4
Skoda-100	24,0	—
Volkswagen-1300	26,0	44
Volkswagen-1200	37,0	46
Ford Taunus 15M 1966 (55 PS)	19,5	—

A motor fogyasztását országúton, repülőstartos módszerrel mértük (tehát gyorsítás nélkül), ugyancsak fél terhelés mellett.

Beépített km-óra szerinti sebesség km/óra	Számított sebesség km/óra	Egy-egy kilométerszakaszon oda-vissza irányban mért fogyasztás 100 km-re számított értéke liter	A várható fogyasztás (10%-kal növelt érték) liter
60	54,7	7,6	8,4
80	74,9	7,6	8,4
100	94,6	9,2	10,1
120	116,0	11,6	12,7

(A KERMI-próbakocsi műszaki jellemzőit, adatait és a mérési eredmények összefoglalóját lapunk következő számában ismerteti a vizsgálatokat irányító Barabás Béla gépészmérnök.)

MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

ORSZÁGOS MOTOROS TALÁLKOZÓ VERŐCÉN.

Május 14-16-án immár hagyományosan rendezi meg a motorosok tavaszi seregszemléjét, országos találkozóját a Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottsága. A találkozó színhelye ezúttal is a Dunakanyar, az Express Ifjúsági és Diákutazási Iroda verőcel tábora lesz, ahol látványos és vidám programokkal várja vendégeit a rendezőség.

A motorosok faházakban kapnak szállást egy vagy két éjszakára, a szállás díja naponként és személyenként 17 forint. A rendezőség kéri az érdeklődőket, hogy szállásigénylésüket — név, cím, személyek számának feltüntetésével — április 15-ig juttassák el írásban a Magyar Természetbarát Szövetség címére: Bp. V., Rosenberg hp. u. 1.

PÁLYAZAT — DIAFILMEZŐ MOTOROSOKNAK

Az MTSZ Országos Motoros Bizottsága pályázatot hirdet diafilmező motorosok számára.

A minimum 80, maximum 100 diakepből álló sorozat tartalma, témája lehet hazai vagy külföldi, egyénileg vagy csoportosan tett motoros túra. A diakepeken a pályázóknak képes beszámolót kell adniuk a kirándulás útvonaláról, az útközben látott tájakról, nevezetességekről, közlekedési érdekességekről. A vett képekhez 8-10 gépelt oldalas összekötő szöveget is kell mellékelni, amelyben a pályázók színes, érdekes tájékoztatást adnak a látottakról, s élménybeszámolójukat hasznos, gyakorlati motoros tanácsokkal is kiegészítik.

A pályázat beküldési határideje: 1971. július 15. A diafilm-sorozatot és az összekötő szöveget, név, lakcím megjelölésével, a Magyar Természetbarát Szövetség címére kell eljuttatni: Bp. V., Rosenberg hp. u. 1.

A zsűri a díjakat megfelelő számú jelentkezés esetén adja ki. Az első díj 1500 forint, a második 1000, a harmadik díj 500 forint.

A pályázat eredményét augusztus közepén, a Balatonnál sorra kerülő országos és nemzetközi motoros találkozón hirdetik ki, ahol a legjobb pályaművet bemutatják. A legsikeresebb pályázókat az Országos Motoros Bizottság filmvetítéssel előadás megtartására kéri fel a lakóhelyükhöz legközelebbi motoros klubban.

BEJÁRATÓ TÚRÁK KEZDŐKNEK — VETERÁN MOTOROK KLUBJA

Újdonságok a PTK-ban

Az AM idei 3. számában már beszámoltunk a Pesti Túramotoros Klub elmúlt évi munkájáról, most szóljunk néhány szót ezévi terveikről, a frissen készült idej program alapján.

A vezetőség igyekezett újdonságokkal bővíteni a tervet, mert ahogy nő a klubtagsági létszám, úgy nőnek az igények is. A PTK-ban sok a fiatal, kezdő motoros, részükre bejárató túrákat írtunk ki, amelyeket képzett szakemberek vezetnek majd. A túrák célja: a KRESZ és a vezetéstechnikai ismeretek fejlesztése, s az új gépek szakszerű bejárata. A gyakorlottabb motorosok külön oktatáson vesznek részt, felkészülve a tájékoztató és ügyességi versenyekre.

Az idősebb klubtagok sem maradnak programok nélkül: számukra olyan túrákat írtak ki, amelyek bejárásával teljesítik a Hungaria Túra egy részét, s a rendszeresen kirándulók bronzjelvényes, minősített túrázók lehetnek.

A klubestek előadásait rendszerbe foglalják. Havonta egyszer neves motorversenyzők számolnak majd be legérdekesebb élményeikről. Sorozat indul: „Kamerával külföldi tájakon”. Az előadások keretében a klubtagság megismerkedhet egy-egy ország nevezetességeivel, tájával éppúgy, mint közlekedésével. Az előadásokat filmvetítés kíséri, ugyancsak havonta egyszer. Természetesen szere-

pelnek a tervben KRESZ- és műszaki tájékoztatók is.

További újdonság, hogy a Pannónia- és MZ-szakosztályok mellett megalakul a BMW-, valamint a veterán motorok csoportja. Egyik feladat lesz az öreg, de még működő motorok összegyűjtése, javítása, alkatrészcsereje és üzemben tartása. A veterán motorok gazdáinak közös túrákat szerveznek. Ezúton is kérjük az öreg motorok tulajdonosait, jelentkezzenek klubunkban. A PTK-ban minden szerdán 17.30 és 20 óra között várják a motorosokat, a Rosenberg házaspár utca 1. szám alatti klubhelyiségben.

Frombold Gyula

KLUBNAPTÁR

PESTI TÚRAMOTOROS KLUB:

Március 24-én: Az 1971-es túraterv megbeszélése

Március 31-én: Reisz János motorversenyző, többszörös bajnok élménybeszámolója



A TAVASZ FOGADÁSA

Most már valóban itt a motorozás ideje. De ahhoz, hogy maradéktalan is legyen a kirándulás a kétkezők, megfelelően kell mindkét tőnek öltözködni, hogy egészségünk ne szenvedjen kárt. A lábvédő, valamint az alkalmas szélfogó műanyag „ablak” ezt a célt szolgálja. A langyos tavaszi eső ellen a már nagyobb választékban kapható esőkabátokból keressük ki a pénztárcánkhoz megfelelőt. Egy a fontos: legyen elég bő, a válogatásnál előrenyújtott karral próbáljuk ki, úgy, amint a kormányt fogjuk. Lábbelinek legalkalmasabb a vízmentes gumivagy műanyag-talpú csizma, elég bő szárral.

A megfelelően öltöztetett motorke-rekpáron — megfelelő ruházatban — még nedves időben sem kell tartani a meghűléstől.



MOTOROS RANDEVÜ DUNAÚJVÁROSBAN

Túramotoros találkozót rendez május 8-9-én a Dunaújvárosi Motoros Klub és a városi KISZ Végrehajtó Bizottsága. A gazdag programban szerepel többi között tájékoztató és ügyességi verseny, bemutatják a résztvevőknek a Dunal Vasművet. A motoros vendégek ismerkedési estén is találkozhatnak, a Halászcserdában.



Kereken 30 lóerős a 250 cm-es Yamaha DS7, és a gyár szerint akár 150 km/óra a végsebessége. Új divat a villaszár oldalán a macskaszem. Jobbra a Zündapp Automatic mofát nyergeli a csizmás leányka. A gyár ezüst, illetve arany jelvényt ad az 50, illetve 100 ezer km-es teljesítményért...



Nemzetközi motorkerékpár-kiállítás Zürichben

Háromévi szünet után február 24-én nyitotta meg kapuit Zürichben a IV. Nemzetközi Kerékpár- és Motorkerékpár-kiállítás. A több mint 12 000 négyzetméternyi területen úgyszólván a világ minden jelentősebb kétkezes járművet gyártó cége megjelent legújabb típusaival. Így a Harley-Davidson, Aermacchi, Suzuki, Honda, Triumph, Norton, BSA, BMW, Zündapp, Moto-Guzzi, Kreidler, Vespa, Pony, Hercules, Puch, Condor, Mondial, Yamaha, KTM, Peugeot, Allegro, Maico, Kawasaki, Ossa stb. A szocialista motorkerékpárgyártást, sajnos, csak a Jawa és a CZ képviselte néhány típusával.

A Züspa elnevezésű kiállítási területen esténként ismert beat- és popzenekarok szórakoztatták az este 10 óráig nyitva tartó kiállítás közönségét.

A kiállítás is bizonyította, hogy az érdeklődés a kétkezes járművek iránt rendkívül nagy. A látogatók között, a váratlanul beköszöntő télies időjárás ellenére, a legfiatalabbaktól a legidősebbekig minden korosztály képviselve volt.

Hasonlóan az Autó-Motor hasábjain ismertetett kölni IFMA-kiállításához, Zürichben is a moped, a mofa, tehát a kis űrtartalmú motorkerékpárok domináltak. Meg kell említeni a Zündapp, Hercules a svájci Condor-Puch, Batavus, Motobécane-Mobilette, Ciao, Mondio, Pony, Nomo hihetetlenül gazdag típusválasztékát, amely cégek az elképzelhető összes színek felhasználásával vonultak fel mintadarabjaikat.

A középkategóriában elsősorban a japán motorkerékpárokat kell említeni, a Yamaha, Suzuki, Honda és Kawasaki minden típusával jelen volt.

A gyárak utcai szériamotorjain kívül kiállították a trial és szpíd motorjaikat is, pl. a Yamaha, a Maico, az Ossa, Honda, Bullaco stb.

A középkategóriába tartozó robogók úgyszólván teljesen hiányoztak a kiállításról. Egyetlen kivétel a Vespa robogója volt, amely a régi, konzervatív külső ellenére még mindig az első vonalba tartozik.

A kétütemű és négyütemű motorkerékpárok aránya a közép- és nagykategóriákban kb. 50—50%.

A nagy motorkerékpárok közül a legtöbb érdeklődőt a Yamaha 650 XSI-F, a BMW R50/5, R60/5, R75/5, a Moto-Guzzi V7 Special, a Triumph 650 Bonnaville, a 750 SF Laverda és a Norton Commando 750, Harley-Davidson körül láttuk.

Általánosan az a benyomás alakult ki, hogy a motorkerékpárgyártásban a hagyományos motorépítési elvek érvényesülnek. Különleges, teljesen újszerű konstrukciót sem futóműben, sem a motorépítésben nem láttunk. Az olajpumpás kétüteműek nem terjedtek el. A fékkonst-

rukciók — egy-két óriásmotor kivételével — hagyományosak. Tárcsa- és olajfék-kombinációt néhány esetben láttunk. A kilométerórákat és fordulatszámérőket általában a lámpafejtől külön, kis szerelőlapon, gumiba ágyazva helyezik el, és egyre kiterjedtebben alkalmazták az irányjelző villogókat is. Ezeknek a méretei jelentősen megnöttek. Különösen a japán motorkerékpároknál mindkét kormányfélen a visszapillantó-tükör is megtalálható.

A műanyag alkalmazása szélesedik, pl a BMW típusok első-hátsó sárvédője üvegszállal erősített műanyagból készül, de több típusnál talákoztunk műanyag szerzárdobozokkal is.

A motorok külseje parádés, nagyon sok színben, dúsan krómozva álltak a közönség előtt. Különösen megnyerte tetszésünket a Yamaha 250 DS7 motorkerékpár kidolgozása, ahol a teljes motorblokkot, hengert, hengerfejet feketére festették, és csupán a motorházfedelek díszítő csíkjait, valamint a henger és a hengerfej bordaéleit polírozták fényesre.

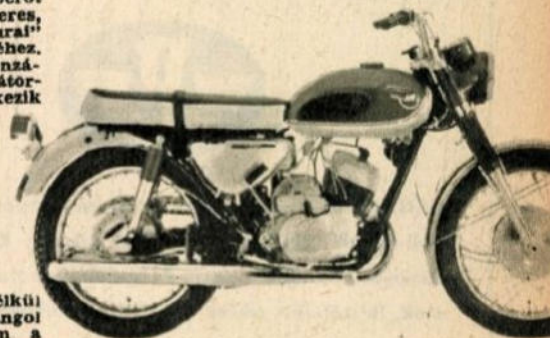
Kiállítottak néhány különleges járművet is. Ezek közül megemlíthető a SNO-Tric SC-20 280—300 cm³-es, 18, illetve 22 lóerős, kétütemű motorral szerelt hószerű.

Reméljük, hogy az 1972. évi kölni IFMA-n a magyar motorkerékpárgyártás is képviselteti magát Pannónia motorkerékpárjaival.

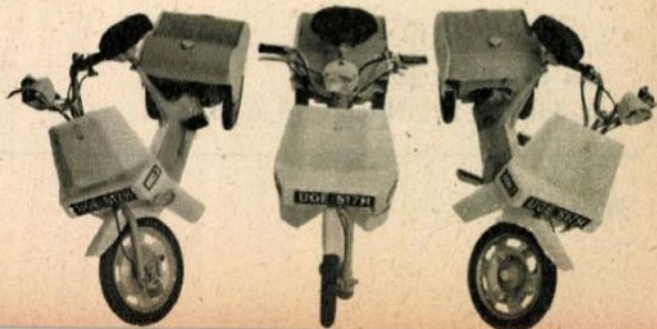
Szente Gyula

a Csepeli Motorkerékpárgyártókonstruktőre

A másik japáni, a Kawasaki 31 lóerőt ígér kéthengeres, 250-es, „Samurai” nevű kétüteműjéhez. Gyújtása kondenzátoros, és generátorral rendelkezik.



Korosztály nélküli népszerű az angol Ariel-3. A szám a kerekeire vonatkozik, motorja 50 cm



A volánnál: VÁRKONYI ZOLTÁN



Eppen tavasszal lesz 25 éve, hogy a kétszeres Kossuth-díjas kiváló művész megkapta az igazolványt a volán forgatásához. Azóta is szorgalmasan forgatja azt — és nagysikerű filmjeit. Az első — no, nem filmje, hanem kocsija — egy nyúzott Fiat Topolino volt, azt követte egy 1500-as Bianchi, majd Skodára ült át. A sort egy Wartburg, aztán egy MG folytatta. Azóta három Renault R-16 tulajdonosa volt, persze egymás után. Úgy véli, hogy a következő is az lesz. A Renault hazájában bizonyára franciának vélnék a gallok a szakállas magyar művészt.

— Van-e valami vidám történetem? Van, de ez csak a végén lett vidám. Amikor az előadás után sietve fordultam ki a Nemzeti Színház kiskapuján (nagyon régen történt), otthagytam Bianchimnak nyomát sem találtam. Rohantam vissza a színházba, és remegő hangon jelentettem a megrázó hírt a rendőrségnek. Aztán szomorúan elindultam a hatos villamoshoz. És egyszerre csak földre gyökerezett a lábam, az Akácfa utca sarkán keltette bájjait az én Bianchim. Színházba jövet nem a szokott helyen, hanem ott, a sarkon állítottam le.

Az olasz—francia határnál nagyon meredek az út. Lépésben cammogtunk, aztán megint megálltunk. Szörnyű volt. Akkor ijedtem csak meg, amikor egyre erősebben éreztem az égett kuplung szagát. „Na jókor” döbbszemtem csöppet sem kellemes helyzetemre. nem tudok felkapaszkodni a francia határállomáshoz, és közben elállom az utat. Amint rémülten kitekintek a lecsavart ablakon, ott füstölög mellettem egy szakállas francia kocsija, és mintha csak kérdeztem volna, így szólt: „Bocsánat, az én kuplungom füstöl...”

És még egy. Az új kocsimat járva Kecskemét felé, gyanúsán ütemes kattogást hallottam alulról. A városban azonnal szerelőhöz gurultam, de most már szinte lépésben. A mester nagyon alaposan átvizsgálta a kocsit, és rövidesen megállapította, hogy a Wartburgnak semmi baja, a kattogást a betonút illesztései okozták.

És most, ahogy az AM kéri, néhány tanulságot mondanék el. Ha lassú oszlopban, vagy hegyemenetben haladva, a kánikulában a forrponthoz közelít a kocsim hűtővíze, bekapcsolom a fűtést, amely azonnal lehűti a vizet. Inkább nekem legyen melegem, mint a motornak. Más. Ha elszakad a gázvezeték, akkor a szivató-bowdent csiptetem a gáz helyére, és kézigázzal jutok el az első szerelőig, vagy az üresjáratú csavart hajtom be, és bár némi túlfogyasztással, de még a motor erejével érem el a javítóműhelyt.

— Olvasóink nevében köszönjük a jó tanácsokat. De persze inkább ne legyen szükségük ezekre...

Befejezésül feltettük az alábbi öt kérdést, amelyekből Várkonyi Zoltán három választ húzott alá helyesen. Próbálkozzanak meg Önök is. A helyes megfejtéseket a 30. oldalon találják.

1. MI AZ „OM”?

- a) Elektromos ellenállás mértékegysége
- b) Külföldi autómárka
- c) Optikai művek

2. HÁNY KM AZ ORSZAGÚT HOSSZA A BALATON KÖRÜL?

- a) 420 km
- b) 290 km
- c) 208 km

3. HÁNY KERÉK PÖRDÜL TUL AZ INDULÁSNÁL JÉGEN VAGY HAVON?

- a) Majdnem mindig mind a négy
- b) Egyenletesen a meghajtottak
- c) Leginkább csak az egyik

4. MELYIK AUTÓBÓL GYÁRTOTTÁK A LEGTÖBBET?

- a) Opel P4
- b) Ford—T (Tina Lizzy)
- c) VW

5. MI AZ AGA?

- a) Egy kán neve
- b) Autómárka
- c) Egy régi német filmgyár

Érdeemes felkeresni a

PANNÓNIA

motor- és alkatrész-
szaküzletet!

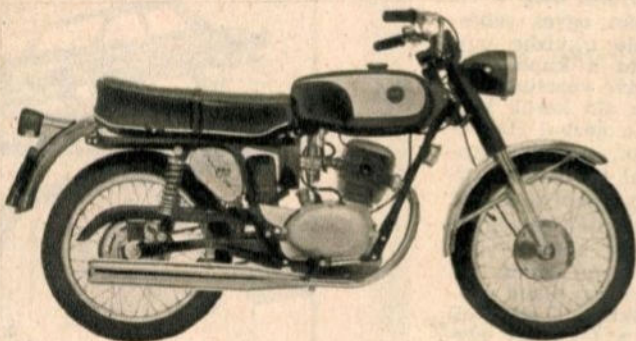


PANNÓNIA motorkerékpárokat üzemképes állapotban, null-szerviz ellátással adunk át minden Kedves Vásárlónknak! Minden típusú PANNÓNIA-motorhoz alkatrészek, felszerelési cikkek széles választékban kaphatók!

Ne feledje a címet:

Budapest VI., Nagymező u. 37—39.

EGY RÓKÁRÓL SOK BŐRT...



Európa legnagyobb robogógyára, a Vespát készítő itáliai Piaggio még tavaly átvette a nem kevésbé nevezetes olasz motorkerékpárgyár, a Gilera feletti irányítást. Ez a főleg nagyobb, egyhengeres motorkerékpárokat előállító gyár nagyszerű sporteredményeivel tette ismertté nevét. Magyarországon Szabó (Kuksli) vitte sikerre a gyors 500-as Gilerát, majd a világhírt, az ötszörös világbajnokságot Geof Duke szerezte a négyhengeres Gilerán. Aztán jöttek a japánok, majd az Appennini-félszigetről származó MV, és a sport mezejéről végleg eltűnt a régebben rettegett Gilera.

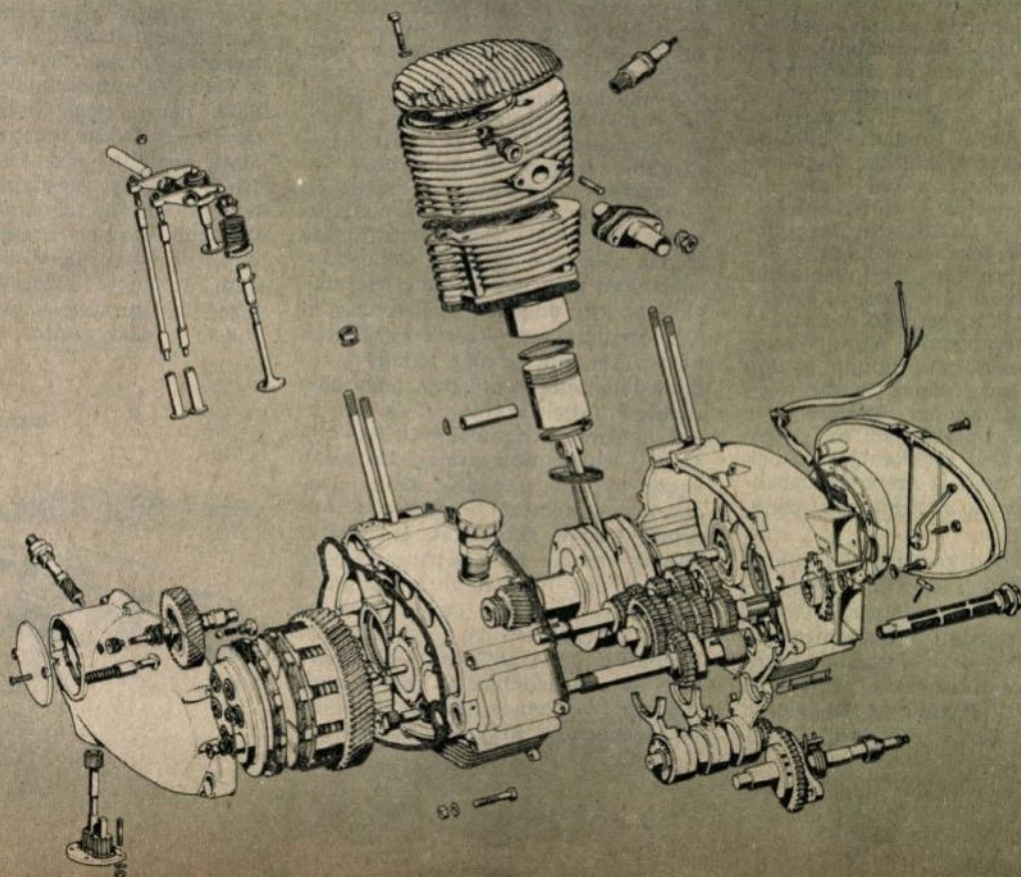
Most új szakasz kezdődik e régi gyárban. Ennek egyik eredményét, a 124-5V modellt mutatjuk be, amelyből a következő testvértípusokat fejlesztették ki: 124-4V — 150-5V — 174-5V — 202-4V és 98.

De lássuk csak az alaptípust, a 124-5V-t, amelyből nem kevesebb, mint négy modellt alakítottak ki. Valamennyinek nagyjából azonos az ohv vezérlésű motorja, azaz furat-lökete 56x50 mm, 123 kcm a hengerűrtartalma, 10:1 a süritési aránya, sebességváltója 5 fokozatú, egy modell kivételével teljesítménye mindnek 13,5 LE/3500 ford., a negyedéknél 9500-at forog a főtengely, amikor is 15 lóerőt ad le a motor. Ime, a klasszikus példa, miként kell egy modellből több modellt varázsolni.

„Strada” a neve a 95 kilós, 120-at menő modellnek, fogyasztása 2,6 liter Extra-benzin. Alatta a valamennyivel fényűzőbb kivitelű „Lusso”-t látjuk, amely 2 kilóval súlyosabb, gumimérete ennek is 2,50-2,75x17”. Ezt követi a „Regolarità Casa” névre hallgató túramotor, amely jobb rugózással, nagyobb, 19-es és 18-as gumikkal és 105 kilójával 95 km végsebességgel. Es végül a túraverseny-motor, a „Regolarità Competizione”, amely 9500 fordulaton 15 lóerős, súlya 101 kg, és 100 km a végsebessége. Legalul az 5V szétrobantott motorjának rajzában gyönyörködhet az olvasó



124



„VÉSZKIJÁRAT” a baleseti helyzetekből

Ezúttal ismét néhány olyan vezetéstechnikai tanácsot ismertettünk, amelyek segítségével a rendkívüli helyzetekben a pánik okozta baleset, illetve a súlyosabb következmény az esetek többségében elkerülhető.

● „Durrdefektnél” érinteni sem szabad a féket! A kormányt erősen kell tartani, és az út jobb szélén maradván a kocsit gázlevétel nélkül hagyjuk „kigurulni”. Kizárólag a mellő gumi durrdefektjénél (ha biztosan felismertük, hogy ott történt) engedhetjük meg magunknak azt a kockázatot, hogy — ha elkerülhetetlenül szükséges — először csekély mértékben, majd mérsékelten fokozott erővel a kézfékekkel igyekszünk lelassítani a kocsit.

● Ha a kanyarból kirobbanó, vagy veszedelmes előzésbe lendülő jármű a padkára szorít bennünket, először fél keréknyommal a padkán továbbhaladva hagyjuk lelassulni, „kigurulni” a kocsit (itt sem fékezünk, különösen, ha a padka csúszós, nyálkás!) és csak ezután próbálkozunk — ahol nem nagy a padka és a beton közötti szintkülönbség — visszajutni az útra. Különösen veszélyes az, ha a padkára kerülés után ugyanolyan tempóval és élesen az úttest középe felé irányított kerekekkel próbáljuk kierószakolni a visszajutást: ilyenkor szoktak a padkára szorult járművek egy váratlan pillanatban átvágódni a túlsó oldalra.

● Ha váratlanul kő pattan a szélvédőre, és az úgy összeroppan, hogy nem lehet rajta átlátni, akkor, ha a jobb oldali sávban haladunk, az oldalablakon át az út jobb széléhez igazodva, a belső sávban a középső fehér elválasztó vonalhoz, vagy ennek hiánya esetén a bal oldali útszélhez viszonyítva — tőle megfelelő távolságban — tartunk irányba a kocsit, és enyhe fékezéssel hagyjuk kigurulni. Ilyenkor mindenestre azonnal vegyük el a gázt és esetleg üssünk lyukat a szélvédő mozaikján (már lassú tempónál!). Álljunk meg, amilyen gyorsan csak tudunk, azután szedjük ki még annyi üveget, hogy jobban kiláthassunk. Mielőtt újra elindulnánk, húzzuk fel az összes ablakokat, ezzel csökkentjük annak a veszélyét, hogy a szélvédő darabjait a légnyomás az arcunkba vágja.

● Kutya szalad kocsink elé, miközben előttünk is, mögöttünk is — viszonylag szorosan felzárkózva és tempósan az adott forgalomritmusba illeszkedve — más kocsik is jönnek. Ne fékezzünk és ne rántsuk el a kormányt! Bármilyen kegyetlen tanácsnak is tűnik: el kell ütnünk a

kutyát! Ellenkező esetben emberéletet is követelő balesetet okozhatunk manőverezésünkkel.

● Vízáradáson való keresztül hajtásnál előbb győződjünk meg a víz magasságáról. Azután egyes sebességgel hajtunk bele a vízbe úgy, hogy egyik lábunkat a kuplungon, másikat a gázon tartva vezetünk. Ha a kipufogócső a víz alá kerül, le a kuplungról és bele a gázba! Ha pedig lefűl a motor, egyesbe kapcsolva önindítózással próbáljuk „kibrángatni” a víz felszínéről a kocsit. A vízben való átjutás után (és egyéb hasonló körülmények között, vagy kocsimosás után is) számítanunk kell arra, hogy a fékhatás egy ideig újszólva nullára csökken. Ezért kell ilyenkor a gáz- és a fékpedál egyidejű nyomásával néhány méterrel át „megvasalni” a fék-ferodókat, hogy az ilyen módon átforrósodott felületről a fékhatást ideiglenesen, de jelentősen lecsökkentő nyálkás, viszkózus réteg elpárologjon.

● Ha a víz közelében parkolunk, a víz szélével párhuzamosan álljunk meg. Ha ez nem lehetséges, mindenestre a kézfék behúzásával egyidejűleg — biztonságból — tegyük az esetleges gurulási iránnyal ellentétes fokozatba a sebességváltót is.

● Ha a kocsit mély vízbe esik, a lemerülés után általában a kerekeink áll meg. Az ilyen — hazánkban sem ritka — balesetnél minden a hidegvérre múlik. A pánik végzetes lehet. Ha nyitva van az ablak, hajtunk fel és várjunk. A víz lassan kezd beáramlani a kocsiba, de nem szabad elveszíteni a fejünket. Addig kell várni, amíg a kocsiba áramló víz elegendő belső nyomást biztosít ahhoz, hogy az ajtót a külső víznyomással szemben ki lehessen nyitni. A nyitással akkor próbálkozunk, amikor a víz már az állunkig ér. Ha még nem sikerül, várjunk tovább; van még időnk! Ha a víz, mielőtt az ajtó engedne, már a szájunkig, orrunkig ér — ami egyáltalán nem valószínű — még akkor is tudunk lélegzetet venni úgy, hogy hátravetett fejjel szájunkat és orrunkat egészen a domborított tető alá szorult légpárnába tartjuk. Ha aztán enged az ajtó, vegyünk mély lélegzetet, s a kocsiból kiszállva a felszínre lökjük magunkat. Ha gyerekek is vannak a kocsiban, emeljük fel őket úgy, hogy fejük a tető alatti légszákba kerüljön. De ez csak az egyik megoldás. A nyugatnémet Autóklub, az ADAC legújabb kísérletei szerint azonban ez már elavult módszer, a menekülés legbiztosabb és leggyorsabb útja az ablakon ke-



resztül vezet. A kísérletek során megállapították, hogy a vízbe zuhanó kocsit először a víz alá süllyed, majd feljön a víz felszínére és rövid ideig ott lebeg. Ezt a rövid időt kell kiaknázni a menekülésre, mert ilyenkor még az ajtót is ki lehet nyitni. (A menekülésnek ez az útja természetesen csak akkor valósítható meg, ha a vízbe eső autó ablakai a zuhanás előtt nem voltak nyitva; ilyenkor ugyanis a kocsit utastere pillanatok alatt megtelik vízzel, s az előbb említett néhány másodperces felszíni lebegés nélkül, folyamatosan tovább süllyed.) Bármelyik eset is forogjon fenn, ne veszítsük el a fejünket, hanem az adott körülmények között legcélszerűbb utat választva használjuk ki a vészkijáratot: meneküljünk!

(Gönczi Béla rajza)



ÍRÁSBAN — KÉPBE

TÖBB SÁRGA — TÖBB BALESET

A bécsi közlekedésbiztonsági Intézet egyetlen évben bekövetkezett 443 halálos és 17 854 sérüléssel járó baleset körülményeinek vizsgálata alapján megállapította, hogy minél hosszabb a közlekedési lámpák sárga ideje, annál több a baleset a kereszteződésekben és azok közvetlen környékén. Ezt az eredményt állítják sorompóba most azzal a még elég széles körben vallott nézettel szemben, amely szerint a hosszabb sárga időt részesítének előnyben.

A négy éven át tartó kutatások megállapításai szerint:

- a különböző hosszúságú sárga idők a kereszteződésekben gyakoribbá teszik a baleseteket;
- a balesetek száma lényegesen növekszik a sárga jelzési kép növekvő időtartamával.

Ezt a jelenséget a vizsgálatot végző Intézet azzal magyarázza, hogy a meglévő hosszabb „védő idők” (sárga jelzési kép) mellett az ennek megfelelő sok egymással „ellenséges” forgalmi jelenség is hatással van a gépkocsivezetőkre. Ezek általában a következők:

- a járművek bekanyarodó forgalma;
- az egymást keresztező forgalmi áramok;
- a gyalogos keresztezések, és
- a villamosforgalom.

A vizsgálatot végző Intézet tehát ennek a felismerésnek az alapján ajánlja a hatóságoknak, hogy minden fényjelző berendezést egységesen sárga, illetve piros-sárga jelzési képpel kapcsoljanak és hogy a védő időket a forgalomban részt vevő valamennyi kategóriájú járművezető számára elkülönítve építsék be. Ugyanakkor szigorúan felhívják a gépkocsivezetők figyelmét arra, hogy a közlekedési lámpák jelzési képeit szigorúan tartsák be, ahhoz alkalmazkodjanak és sárga jelzési képnél semmilyen körülmények között ne hajtsanak be a kereszteződésbe!

FIGYELMEZTETŐ JELZŐBERENDEZÉSEK

A járműveket követők gyors informálása a manőverezésekről és a rendkívüli helyzetekről nélkülözhetetlenül fontos követelmény, hiszen nagyon sokszor ezen múlik az élet- és a vagyonbiztonság.

A legnehezebb és a legnagyobb mértékben balesetveszélyes helyzetekhez tartozik a városi és az országúti forgalomban egyaránt az a körülmény, ha nem tudjuk felismerni — időben felismerni —, hogy az előttünk levő jármű áll-e, vagy halad. A legtöbb országban — immár nálunk is — előírás, hogy annak a gépjárműnek a vezetője, akinek gépjárműve üzemképtelenné vált, köteles veszélyt jelző háromszög, vagy figyelmeztető lámpák felállításával — esetleg kézi jelzéssel — figyelmeztetni a többi jármű vezetőjét arra, hogy az ő kocsija elakadt, üzemképtelenné vált. Ez a módszer azonban sokszor körülményes és nem minden esetben célravezető. Különösen abban az esetben nem, ha a balesetet szenvedett jármű vezetője sokkhatás következtében nem képes arra, hogy járművét elhagyja és az ilyen kötelezettségének eleget tegyen.

Az az értékes idő, amely a figyelmeztető jelzések felállításáig eltelik, sok esetben emberi életekről is dönt.

A különösen fejlett motorizációjú országokban, így például Amerikában nemrégiben kötelezővé tették a vezetői ülésből működésbe hozható

figyelmeztető vészjelző berendezések kötelező felszerelését. Több országban pedig ez idő szerint nincs ugyan kötelezően elrendelve ilyen jelzőfény felszerelése, azonban megengedett, sőt, ajánlják is, hogy pótlólag felszereljék az autótulajdonosok.

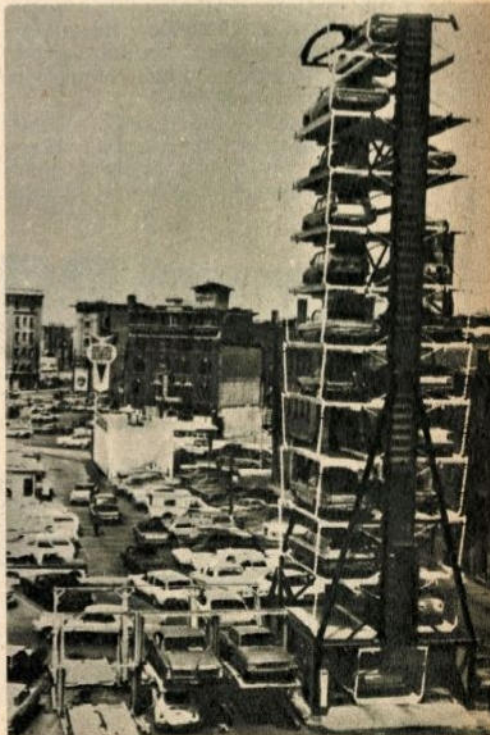
Ennek a berendezésnek a működési módjáról a legtöbb európai országban sokáig nem volt egységes elképzelés. Választani lehetett, hogy sárga színű villogó lámpákat, vagy vörös színű féklámpákat párosával periodikusan vagy felváltva jobb és bal oldalon hozzanak működésbe. Ma már általánossá vált az a felfogás, hogy mind a négy villogófénynek a párosával történő működtetése a legalkalmasabb arra, hogy jelezze az elakadt, valamilyen okból vesztesítő járművet. (Így például a hazánkban is nagy számmal futó S-100-as Skodák — több más márka mellett — ilyen jelzőfényrel is fel vannak szerelve.)

A figyelmeztető berendezés kapcsolója az előírások szerint kézközélen kell, hogy legyen, és az ellenőrző-lámpának is a vezető látómezejébe kell esnie. Mindezek mellett már léteznek olyan figyelmeztető berendezések is, amelyek a rendkívül nagy erejű vészfékezéseknél, vagy szilárd tárgynak ütközése esetében automatikusan kigyulladnak. Ez tehát a jövő útja, az elakadást jelző háromszögek továbbfejlesztett, biztonságosabb változata...



Georg Leber, a Német Szövetségi Köztársaság közlekedésügyi minisztere az ittas autóvezetőkkel szemben többé nem ismer pardont. A törvény szigorú alkalmazása helyett azonban egyelőre a gépjárművezetők igaz lelkiismeretére, becsületésavára apellál. Bár a német törvények értelmében az autóvezető bizonyos mennyiségű alkoholt elfogyaszthat, Leber egy nagyméretű kampány keretében felkérte a gépjárművezetőket, hogy a vezetés előtt mondjanak le teljesen az alkohol élvezetéről. A közlekedésügyi miniszter 500 000 márkát fektetett be ebbe az akcióba, amelynek céljára már sok hírneves embert, így többek között Udo Jürgenst, a neves slágerénekest, Uwe Seelert, az NSZK labdarúgó válogatottjának nagyhírű játékosát, Gerhard Schröder CDU-politikust és a sport berkekből Liesel Westermannnt (a kép bal oldalán Leber közlekedésügyi miniszter mellett) sikerült megnyerni. A közönség kedvenc újságokban, a televízióban és a rádióban agítálnak a „Vezess alkoholt nélkül!” akcióba való bekapcsolódásra. A benzinkutak a jelenleg folyamatban levő akció alatt jelvényeket osztogatnak szét az úgyhöz csatlakozó gépkocsivezetők között a következők felirattal: „Szilárd elhatározásom, hogy teljesen józanul vezetek!”

Az autók „terfálása” mind újabb és újabb technikai megoldás gyakorlati bevezetésére sarkallja a parkolási gondok enyhítésére hivatott szakembereket. Ezt a pályaművet elven működő autósíllót Amerikában, a Colorado állambeli Denver városközpontjában állították fel. Előnye, hogy az egész berendezés mindössze öt autó helyét foglalja el, ugyanakkor magasba törő polcain összesen 22 autó fér el.



„VAK” VEZETÉS A „VAK” ÉJSZAKÁBAN

Mint ismeretes, a Kresz új módosítása szerint, ha lakott területen kívül 150 méternél kisebb távolságban követünk egy másik járművet, akkor csak tompított fényszórót használhatunk. És ilyen körülmények között a fényszórót csak az előzésnél szabad bekapcsolni.

Az a körülmény, hogy a fényszórónak kifogástalan látási viszonyokat kell teremtenie és ugyanakkor a lehető legkevésbé szabad elvakítania a szembejövő járművezetőket, látószög ellentmond egymásnak és szinte összeegyeztethetetlen feltételnek tűnik.

Az általános gyakorlat szerint a megoldást a kétfokozatú, vagyis két-szálás izzólámpával adták meg, amelynek be- és kikapcsolása az ismert „biluxkapcsoló” révén valósítható meg.

A hosszú fény (a reflektor) nagy sebességnél biztosítja a szükséges látási viszonyokat, viszont a szembejövőket elvakíthatja. Eppen ezért ilyenkor „biluxolunk”. A tompított fény csökkentéssel ugyan a vakító hatást, de rövidebb útszakaszt világít meg a jármű előtt. Ennél fogva sokkal kisebb biztonsággal haladási sebességet tesz lehetővé.

Most ismét — a Kresz új módosítása kapcsán is — időszerűvé válik annak a sokat vitatott témának a felvetése, hogy milyen sebességgel haladhatunk éjszaka, a fényszórónk által biztosított különböző látási viszonyok mellett. (Szemünknek a sötét-höz, illetve a különböző megvilágítási viszonyokhoz alkalmazkodó „egyéni képessége” külön téma, erre most nem térünk ki.)

Alapvető követelmény, hogy a belátható távolság mindig nagyobb legyen annál az úthossznál, amelyet a jármű — amikor a vezető előtt az aka-



dály feltűnt — az észleléstől a megállásig metessz.

Ez az út két részből tevődik össze: a vezető reakcióideje (az észlelési idő általában 1 mp) alatt a jármű változatlan sebességgel megtett útjából és a tényleges fékútból.

A Kresz azokra a személyautókra, amelyek 100 km/óra sebességnél gyorsabban tudnak haladni, legalább 5,5 m/mp² lassulást ír elő. A tompított fényszóró előrevilágítási távolsága általában 35 méter. Az ehhez tartozó és az előrelátási viszonyoknak megfelelő sebesség maximálisan 54 km/óra. Ez tehát azt jelenti, hogy amennyiben valaki 54 kilométeres sebességgel halad járművel, akkor 35 méter hosszú út-távon tud megállni. Tehát pontosan az akadály mögött áll meg.

Ha valaki tompított fényszóróval 100 km/óra (vagyis 27,7 m/mp) sebességgel halad, az 1 mp-es észlelési idővel együtt fékútja $27,7 + 71 = 98,7$ méter. Viszont csak 35 méterre lát előre, s így $98,7 - 35 = 63,7$ méter hosszú úton „vakon” vezet. Vagyis ha 35 méterre maga előtt veszi észre az akadályt, akkor már fékezéssel nem képes megállni.

Az előbbi megállapításokból tehát azt a következtetést tanácsos levonni, hogy önmagában nem elég csupán a

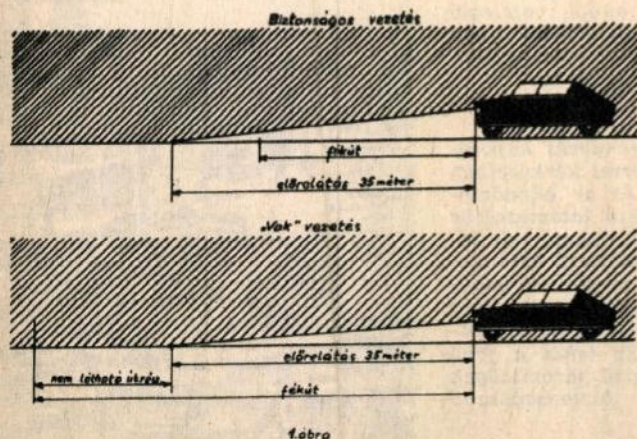
Kresz új előírását betartani, (ezt persze mindenképpen be kell tartani), hanem a reflektorral a tompított fényre „biluxolás” előtt először a sebességet is csökkentenünk kell. Miért? Nos, ha a rajzot is jól megfigyeljük, könnyen beláthatjuk, hogy ellenkező esetben fennáll a „vakon” vezetés körülménye.

Emlékeztetőül és intő figyelmeztetésül ezt a megszívlelésre javasolt tanácsunkat egy tragikus fotóval is illusztráljuk. Ennek a borzalmasan összeroncsolódott autónak a vezetője a tragédia bekövetkezése előtt 120 kilométeres sebességgel (33 m/mp) haladt tompított világitással. Vagyis: nem a látási viszonyoknak megfelelő sebességgel. Az autó lámpáinak tompított fénye mintegy 35 méteres hosszúságú útszakaszt világított csak meg a vezető előtt. A tempóhoz tartozó féktávolság (35+107) 142 méter volt, az észlelési idő alatt megtett úttal együtt. Törvényszerű volt tehát, hogy ilyen körülmények között csupán 35 méterrel vette észre az útesten kivilágítatlanul vesztelő pótkocsit.

Az útközést már nem tudta elkerülni. A megdöbbenés vezetője a borzalmasan összeroncsolódó autó halálösztörésében vesztette életét. A tapasztalatok szerint a tompított világitás mellett általában 45–50 km/óra haladási sebesség (nem túlzó megállapítás!) felel meg a látási viszonyoknak. És így is csak akkor, ha nem sáros, poros a lámpát borító üveg. (Az esős, sáros útviszonyok között — és máskor is — legyen gondunk erre.) Ilyen tempó mellett tehát nem leszünk kitéve a váratlanul felbukkanó akadály miatti vészfékezés kényszerének. És egyébként is: az éjszakai vezetésnél az észlelési idő is nagyobb, mint a nappali világitás mellett. Tehát minden szempontból indokolt az a figyelmeztetésünk, hogy autónk „lépteit” a mindenkori világitási viszonyokhoz mérjük.

Marafkó Imre
okl. gépészmérnök

igazságügyi gépjárműszakértő



A belátható távolság mindig nagyobb legyen annál az úthossznál, amelyet a jármű — amikor a vezető előtt az akadály feltűnt — az észleléstől a megállásig metessz

Itt így közlekedünk

A korábbi hosszú szünet után az elmúlt évben is működött már a Népköztársaság útja és Tanács körút vonalán — a Bajza utcától az Astoriáig — az összehangolt forgalomirányító berendezés. Most ennek a rendszernek két igen fontos és frekvenciált csomópontját mutatjuk be.

A DEÁK FERENC TÉR forgalmi helyzetét tükröző rajz is jól szemlélteti, hogy ilyen bonyolult csomóponton nagyon nehéz a különböző irányokból jelentkező áramlást maradóképpen kielégíteni. Különösen a hosszú — néha már indokolatlannak tűnő — várakozási idők bosszantják az arra haladókat.

A térén át kanyarodik, a Bajcsy-Zsilinszky út—Tanács körút vonalvezetését követve, a Belváros legforgalmasabb főútvonal. A Marx tér felől jövők a belső és a középső sávokon sorolhatnak be a Tanács körút irányába. Ha a szélső sávban „ragadunk”, el kell kanyarodnunk (ha akarunk, ha nem) a Harmincad utca felé!

Az ellenkező irányból bonyolultabb a helyzet. Ha a Dohány utca felől érkezünk, a legbelső forgalmi sávból visszakanyarodhatunk a Tanács körútra. Az éppen áthaladó gyalogosoknak azonban feltétlenül elsőbbséget kell biztosítanunk, mégpedig a teljes visszakanyarodás esetében két helyen is! A belső forgalmi sávokból (tehát mindkettőből) haladhatunk tovább, a Harmincad utca felé. Amikor azonban a lámpa nem működik, ebből az irányból nagyon nehéz keresztelni a főútvonalat. Éppen ezért a Bajcsy-Zsilinszky út felől jövők udvariasságára is szükség van ahhoz, hogy a sínek feltorlódo kocsisor azért átjuthasson. Ugyanitt a két külső forgalmi sáv vezet a Bajcsy-Zsilinszky útra. A Deák Ferenc utcából — párhuzamosan balra nagyívű kanyarodással — hajtunk rá a Bajcsy-Zsilinszky útra. Jobbra, a Tanács körút felé külön forgalmi sávon kanyarodhatunk.

A Majakovszkij utcából három irányban szabad továbbhaladni. Először mindenképpen jobbra kell kanyarodni a Deák Ferenc térre, majd további kisíves mozgással lehet rátérni a Bajcsy-Zsilinszky útra. Ha pedig a Harmincad utcába, vagy — teljes visszakanyarodással — a Tanács körútra az Astória felé igyekszünk, mindjárt be kell húzódnunk a Deák Ferenc téri belső forgalmi sávba.

A gyalogosoknak különösen a Deák Ferenc tér délkeleti „zebrájánál” (a Közért előtt) kell sokat — indokolatlanul sokat — várakozniuk az átkelés lehetőségére. Ha pedig szabad jelzést kapnak, a Deák Ferenc utca felé folyamatosan haladhatnak ugyan, de a visszakanyarodó járművek gyakran zavarják (szabálytalanul) átkelésüket. Az ellenkező irányból jövőeknek viszont a középső elválasztó sávon mindenképpen várakozniuk kell az útjuk ismételt folytatását biztosító zöld jelzésre.

A jelzőlámpa fázisképei a következő irányoknak biztosítják a szabad utat:

Az elsőben: az Astória felől a Bajcsy-Zsilinszky útra, a Harmincad utcába, és visszakanyarodva a Tanács körútra. A gyalogosok a Deák Ferenc utcai és a Majakovszkij utcai átkelőhelyen kapnak szabad utat. (A villamosok ebben a fázisban nem közlekedhetnek.)

A másodikban: a gépjárművek — a villamosforgalommal párhuzamosan — a Marx tér irányából az Astória felé és kisívesen — külön a szélső forgalmi nyomon — a Harmincad utcába. A Deák Ferenc utcából jobbra kanyarodással — külön pályán — a Tanács körút felé. A Majakovszkij utcából kihalás a Deák Ferenc térre: a Bajcsy-Zsilinszky útra tartók jobbra kisívesen elmehetnek, a Harmincad utca és a Tanács körút felé kanyarodók azonban csak a jelzőlámpáig húzódnak fel, s innen csak a szabad jelzésnél haladhatnak tovább. A gyalogosok a Deák Ferenc utcai átkelőhelyen mehetnek át.

A harmadikban a Deák Ferenc utcából balra nagyívű kanyarodással a Bajcsy-Zsilinszky útra. A gyalogosok a Harmincad utcai, a Deák tér délkelet oldal átkelőhelyén kapnak szabad utat.

A Bajcsy-Zsilinszky útról a Harmincad utcába, valamint a Deák Ferenc utcából a Tanács körút felé vezető jobbra kisíves kanyarodásokat a jelzőlámpa nem szabályozza.

A TANÁCS KÖRÚT—DOHÁNY UTCAI (a Filmmúzeum előtti) csomópont forgalmi rendje lényegesen egyszerűbb a Deák Ferenc térinél. A Deák tér felől érkezők a külső forgalmi sávokból haladhatnak tovább az Astória irányába. A belső forgalmi sávokból a Dohány utcába, és csak a (sínek melletti) legbelsőből, a Dohány utcai egyenes iránytól függetlenül még balra kanyarodással a Dob utcába, illetve a Madách tér felé is haladhatunk.

Az ellenkező irányból — mindkét forgalmi sávban — csak egyenesen haladhatunk tovább. A Filmmúzeum előtt tehát nem szabad jobbra kisívesen a Dohány utcába kanyarodni. A keresztelkedésén túlhaladva azonban már behajthatunk a Dob utcába.

A Dohány utcából két forgalmi sávon szabad a Deák tér felé haladni. A belsőből balra nagyívben az Astória irányába is kanyarodhatunk, a Wesselényi utcából — a Dohány utcán át közvetve — bármelyik irányban haladhatunk.

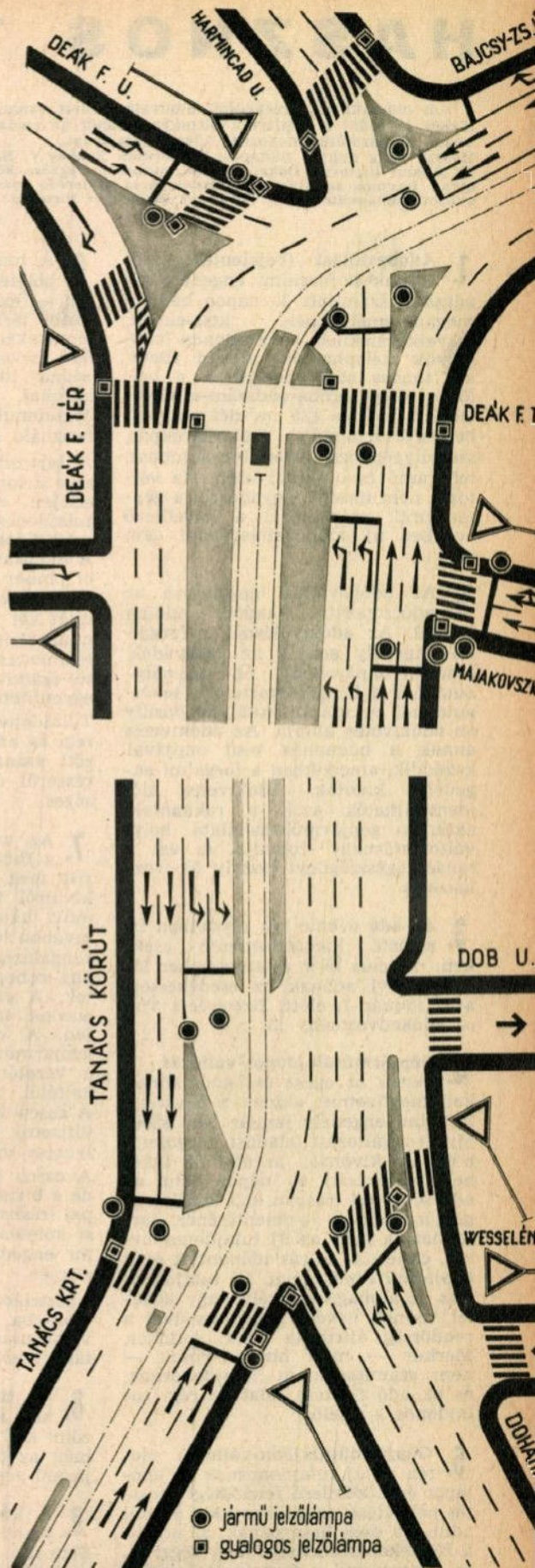
A jelzőlámpa fázisképei a következő irányoknak biztosítják a szabad utat:

Az elsőben: a Tanács körúton (a villamosok is) mindkét irányban. A gyalogosok a Dohány utcai átkelőhelyen kapnak szabad utat.

A másodikban: a Dohány utcából — jobbra és balra egyaránt — a Tanács körútra.

A harmadikban: a Tanács körútról fél-balra a Dohány utcába, balra a Dob utcába és teljes visszakanyarodással a Madách tér felé. Ez utóbbi két irányba csak a sínek melletti legbelső sávokból kanyarodhatunk. A gyalogosok a Tanács körúti zebránál kelhetnek át.

A két csomópont kapcsán külön felhívjuk a figyelmet a Madách téri, a gyalogosok zavartalan átkelését biztosító lámpa jelzési képeinek a betartására. A másik említésre érdemes jelezgetés, hogy a Bajcsy-Zsilinszky út—Tanács körút vonalán átvezető két-két forgalmi sáv nem geometriailag egyenes vonatvezetésű, tehát ügyeljünk arra, hogy időben elfoglaljuk a továbbhaladásunknak megfelelő forgalmi nyomot. Végül a Madách téren levő autóbuzsmegállókból kihaladó és sokszor több forgalmi sávot „áttörni” kényeszerűl buszvezetőkre is tekintettel kell lennünk. Udvariassal előzékenységgel segítsük közlekedésüket!



● jármű jelzőlámpa
■ gyalogos jelzőlámpa

HASZNOS TUDNI

A sok műszaki és közlekedési tudnivaló mellett vannak olyan jogi ismeretek, amelyeket jó tudni a gépjármű birtokbavételétől az eladásig minden jelenlegi és eljövendő gépjárműtulajdonosnak, üzembentartónak. Hosszú ideig mint a Budapest II. kerületi Tanács V. B. gépjárműelőadója és jelenleg az Állami Biztosító fiókszervezője, munkám végzése közben összegyűjtöttem néhány olyan hasznos tudnivalót, melynek nem ismerése már sok gépjárműtulajdonosnak okozott kellemetlenséget, felesleges kiadást és bírságot.

1. Adóbevallást (bejelentést) kell adniuk a forgalmi engedély kiadásától számított 30 napon belül a magánszemélyeknek, ktsz-eknek, szövetkezeteknek — az állandó lakóhelyük (telephelyük) szerint illetékes tanács adócsoportjához: a bel-földi vagy próbarendszám-táblával ellátott minden 125 cm³-nél nagyobb hengerűrtartalmú motorkerékpár, személygépkocsi, valamint autóbussz, teherautó és utánfutó után. Ha változás nem történt, ugyanarról a gépjárműről, utánfutóról a következő években új adóbevallást adni nem kell.

2. Az adóbevallás igazolására az adócsoporttól kapott adólap szolgál. Az adókiivetésnél a forgalmi engedély adatai az irányadók. Motorkerékpároknál és személyautóknál a hengerűrtartalom, teherautóknál és utánfutóknál az önsúly az adókiivetés alapja. Az adókiivetés annak a hónapnak első napjával kezdődik, amelyikben a forgalmi engedélyt kiadták. Adókiivetés alól mentesíthetők azok a rokkantak, akiknek gépjárműhasználatát helyváltoztatásukat szolgálja, és ezt a tanács egészségügyi osztály főorvosa igazolja.

3. Az adó évente két részletben fizethető kamatmentesen csekken: március 15-ig és szeptember 15-ig. Az évi adónak az esedékesség, azaz január 1. előtti fizetéséért 3%-os adókedvezmény jár.

4. Gépjárműtulajdonos-változás esetén az egész évi adót annak kell megfizetnie, akinek a nevére a forgalmi engedély január 1-én szült. Minden változást (eladást, forgalomból való kivonást, az állandó lakóhely változását) 30 napon belül az adócsoporttal írásban kell közölni. A gépjárműeladás bejelentésének tartalmaznia kell: az új tulajdonos nevét, címét, az átírás időpontját és a gépjármű rendszámát. Új tulajdonos lesz az a magánszemély vagy közület, akinek nevére a gépjárművet a rendőrség átírta (a BAV, Autóker, Merkur — mint bizományosok — nem számítanak új tulajdonosnak, és az adó fizetése miatt a régi tulajdonos a felelős).

5. Gépjárműtulajdon-változás esetén az új tulajdonosnak az adólapot és a kötelező felelősségbiztosítás befizetését igazoló csekket át kell adni. Ha ezek hiányoznak, az átírást a Közlekedésrendészet nem végzi el, és a gépjármű a forgalomból kitiltatott.

6. A ma már minden gépjárműre kötelező **felelősségbiztosítás** alapján — mint köztudomású — a Biztosító téríti meg azokat a károkat, amelyekért az üzembentartó másoknak törvényes kártérítési kötelezettséggel tartozik, továbbá azokat a károkat, melyeket a gépjárművet jogtalanul eltulajdonító, jogtalan használó idézett elő másoknak.

A biztosítási díj fizetési kötelezettsége a forgalomba állítást követő hó elsején esedékes. Magángépjárműtulajdonosok a biztosító által kibocsátott csekken fizethetik a díjat. A motorkerékpárok évi díját, 100 Ft-ot január 31-ig egy összegben, míg a személygépkocsik 460 forintos évi díját két részletben lehet fizetni, január 31-ig, illetve július 31-ig pótlékmentesen. A díjat az esedékességtől számított 30 napon belül kell kiegyenlíteni.

Tulajdonosváltás esetén a díjat a régi és az új tulajdonos egymás között számolja el, mert a Biztosító részéről díjvisszatérítés nem lehetséges.

7. Az autó-cascobiztosítás alapján a Biztosító azokat a károkat téríti meg, amelyek a gépjárműben kívülről ható hirtelen fellépő erőművi hatás folytán keletkező törés, továbbá idegen személyek szándékos rongálása, valamint tűz, villámcsapás, robbanás, rablás által keletkeztek. A casco a KGST-hez tartozó európai szocialista országokra kiterjed. A casco-díj mértéke függ a gépjárműtípustól, az önrészesedéstől, a vezetői jogosítvány kiállításának keltétől, valamint az áruszállítástól. A casco-díjat mindig egész évre kell kifizetni, havi részletfizetés engedélyezése mellett.

A casco határozatlan időre köthető, de a biztosítási év vége előtt 30 nappal írásban felmondható. A díj fizetési kötelezettség megszűnik a forgalmi engedély átírását követő hónap elsején.

Ausztriába, Olaszországba, Franciaországba, az NSZK-ba és Jugoszláviába utazók kiegészítő cascobiztosítást is köthetnek.

8. A tulajdonosváltást írásban kell közölni a Biztosítóval. Közölni kell az új tulajdonos nevét, címét, az átírás időpontját és a gépjármű rendszámát.

9. A kárt legkésőbb a következő munkanapon kell bejelenteni a Biztosító kárfelvevő helyein. Budapestiek részére a kárfelvevő helyek: XI., Hamzsabégi út 80. (Tel.: 251-

656), IX., Toronyház u. 3. (Tel.: 472-551 vagy 475-324), — XII., Magyar Jakobinusok tere 2-3. (Tel.: 155-831 és 159-082), — és XIII., Révész u. 1/5. (Tel.: 291-012).

A gyors ügyintézés érdekében hasznos, ha a károsult és a kárt okozó együttesen jelentik be a kárt. A kárbejelentéshez a következő okmányok szükségesek: biztosítási kötvény (cascóhoz), díj fizetési igazolás, forgalmi engedély, vezetői jogosítvány és — amennyiben van — rendőrségi jegyzőkönyv.

A Biztosító kárrendező szervei nem foglalkoznak azzal, hogy a károsultakat javító-szervizekhez irányítsák, de az ügyfelek rendelkezésére bocsátják a gépjárműjavítással foglalkozó állami, szövetkezeti vállalatok, kisiparosok név- és címjegyzékét. Az ügyfelek választják ki azt a céget, ahová a sérült gépjárművet javítás végett viszik.

Ötezer forint alatti kár esetén, amikor a jogalap tisztázott, a kárszakértő számításai alapján — az ügyféllel megegyezéssel — a kárösszeg készpénzben azonnal kifizethető.

Ötezer forintnál nagyobb kár rendezésének meggyorsítására a Biztosító — a károsult kérésére — a javító-műhelynek címzett hitellevelet adhat ki.

Budapesten az összes magángépjárműtulajdonosok kötelező felelősségbiztosítási befizetését a XIV., Erzsébet királyné út 58. szám alatt (Tel.: 633-862 és 833-330), a közületekét IX., Kálvin tér 10. sz. alatt (Tel.: 188-816 vagy 187-870) — a Budapesti Közületi Igazgatóságon — tartják nyilván.

10. Tulajdonosváltás esetén a rendőrség az átírást csak az adólap, a felelősségbiztosítási díj igazolása, az adásvételi szerződés egy példányának benyújtása, valamint az átírási illeték befizetése után eszközözi. Az átírást fővárosi lakosok részére a Budapesti Rendőr-főkapitányság Közlekedési Osztálya (IX., Nádasdy u. 1/3. sz., tel.: 341-560), vidékiek részére a megyei rendőr-főkapitányságok Közlekedési Osztálya végzi. Az ország összes gépjárműtulajdonosainak adatait a BM Közlekedési Csoportfőnökség Igazgatási Osztályán (IX., Vaskapu u. 30. Tel.: 135-636) jegyzik.

11. Garaszt építeni nem lehet mindenhol. Építése engedélyhez van kötve. Az építési engedélykérelmet az illetékes tanács VB építési osztályához kell benyújtani 20 forintos illetékbélyeggel ellátva. Csatolni kell a kérelemhez az építési tervrajzot, a lakóbizottság és az IKV (vagy telektulajdonos) hozzájárulását. Szükséges még csatolni a Tanács VB Igazgatási Osztályának előzetes telexkiutalási engedélyét is. Az építést az engedély kézhezvételétől számított 15 napon belül lehet elkezdeni.

Boriska Gyula

az Állami Biztosító fiókszervezője

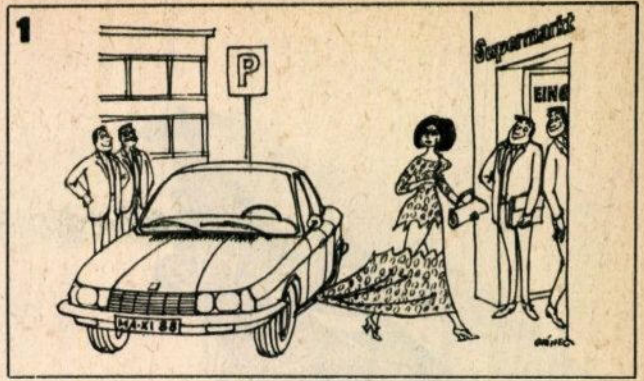
„F. 7969”. Javasoljuk, hogy jelentkezék egy önkéntes ellenőrző vizsgálatra a KPM Közúti Alkalmasságvizsgáló Intézetében (Bp. VIII., Baross tér 3.). Ott megállapítják, hogy látóképességének változása milyen mértékben csökkent, és az menyire akadályozhatja az autózást. Mivel önkéntes alapon kéri a vizsgálatot, annak eredménye (bármilyen kedvezőtlen is lenne esetleg) semmilyen következménnyel nem jár. A vizsgálatért mindössze 30 forintos okmánybélyeget kell leróni.

DR. BEKE DÉNES — ALBERTIRSA és NOVOTA DEZSŐ — BUDAPEST. Sem a Kresz, sem a gépjárművezetői alkalmasságot elbíráló orvosi előírások nem határozzák meg a gépjárművezetés felső korhatárát. Egyedül az egészségi állapot, illetőleg a vezetésre való alkalmasság a döntő. Arra sincs tehát előírás, hogy 60 éven felett csak egy évre adható ki az orvosi alkalmassági igazolás. Semmi akadálya nincs annak, hogy 60 éven felülieknek is a rendelkezésben engedélyezett 3 évre adják meg az alkalmasságot — ha csak nincs olyan egészségügyi probléma, amely az orvosi vizsgálatot sűrűbb időközökben tenné szükségessé. Az első fokozat elbíráló orvos döntését meg lehet fellebbezni a Másodfokú Orvosi Bizottságnál. Ha valaki ennek a döntésével sem ért egyet és megfelelő orvosi bizonylatokkal alá tudja támasztani kifogásait, panasszal fordulhat az Országos Orvosszakértői Intézet Főigazgatójához (Bp. VIII., Mező Imre út 18/b.), aki a BM, a KPM és a SZOT küldöttjeinek bevonásával vizsgálja felül a panaszolt határozatot.

JÓZSA CSABA — PECS. Amint írja, sportnak is beillő, nagyon szórakoztató hobby-nak tartja az autómódellelést, és szeretne ezzel foglalkozni. Megjegyezzük, hogy már nagyon sokan űzik nálunk is ezt a „sportot” a Magyar Honvédelmi Szövetség szervezeten belül. Azt tanácsoljuk, hogy a részletekre is kiterjedő kérdéseit címezze vagy a helyi MHSZ, vagy a budapesti központ (V., Beloiannisz u. 16.) címére. Egyben azt is megemlíti, hogy gyűjti az autóspropagandusokat és az autóképeket. Ennek nagyon örülünk, de sajnos olyan fotóink és katalógusaink nincsenek, amelyeket rendelkezésére tudnánk bocsátani.

NÉMETH TIBOR — SZOMBATHELY. Nagyon is praktikus elképzelés, hogy kocsijához igyekszik jó néhány ügyvezetőt úti tartalékkalkatrútt beszerezni, és tény, hogy az autókhoz adott kezelési könyvek nemigen sorolják fel: milyen

Az AM 3-as számában feltett kérdésre kifogástalan válaszként ítéltük meg mindazok megfontolását, akik Fiat-850 Spidert, gyári festékfűrdőt, Fiat-850 alapítüst és Nuccio Bertone karosszériatervet írtak. A kisorsolt jutalomkönyveket **JUDALOMKÖNYVEKET ANDO FERENC** (Devescser, Pápai M. út 47.) — **DR. GYÖRFFY ELŐD** (Mihályi, Sopron m.) és **KISS ANIKO** (Bp. V., Vármegeye u. 15.) címére postán küldjük el.



TALÁLJA KI...

A híres Griffel-rajtvénysorozatból közlünk itt két rajtot. Az első és a második között 10 elterést fedezhetünk fel. Jó szórakozás időre mérni: ki milyen ügyes megfigyelő...



felszereléseket érdemes erre a célra beszerezni. Még azt is megértjük, hogy érdeklődésére az Autóker üzleteiben sem tudtak egyértelműen nyilatkozni. Mi, a magunk részéről merjük tanácsolni, hogy a megfelelő gyűjtőgyertyát, ékszíjat, AC-membránt, elosztópípát, megszakítókalapácsot és üllöt, kondenzátort, izzókat, olajsűrűbetétet érdemes tartalékkalkatrúttként megvásárolni és megfelelő védőcsomagolásban mindig a kocsiában tartani. Azt pedig, hogy melyik kocsihoz milyen méretű ékszíj, vagy milyen gyűjtőgyertya, kondenzátor stb. szükséges, legjobb az adott típus javítására kijelölt vevőszolgálati állomás szakembereitől megérdeklődni. Bizonyára ennek az Ön esetében sincsen akadálya, és ugyanott még jó néhány javítási fogásra is felhívják a figyelmét.

„30 EVES MOTOROS”. Egyéni mérleget alapján bizonyos esetekben engedély

lezhető a gépjárművezetői jogosítvány kiadása egy szemre. Ilyen engedély kiadására azonban az első- és másodfokozat elbíráló orvosi szervek nincsenek feljogosítva, csak az Országos Orvosszakértői Intézet Főigazgatója, a Csúcshozbizottság meghallgatásával engedélyezheti, esetleg bizonyos korlátozások előírásával, a gépjárművezetést. Ennek legkelembibb alapfeltétele, hogy a megmaradt szem teljesen ép látású legyen és az illető a hiányzó szem látását legalább 5 évvel ezelőtt veszítette el. Ilyen körülmények mellett feltételezhető, hogy egy szemmel is kiálakulhat a térbeli látás, ami a gépjárművezetésnél elengedhetetlen.

S. CSABA — BADACSONY. A rendőrségi előírás szerint a fényoszórót a motorke- répkár függőleges tengelyében kell elhelyezni, ezenkívül egyéb világítótestet nem szabad a szóló motorkerékpárra szerelni. Dallamkürt használata tilos, több- szálamú kürtöt csak akkor szabad hasz- nálni, ha valamennyi hang egyszerre szól.

„DOROGI OLVASÓ”. 1. Minden fiatal, akinek rátermetsége, no meg tehetsége van, lehet motorcross-versenyző. Termé- szetesen szükséges az érvényes motorke- répkárvezetői jogosítvány is. Jelentkez- zék a Zalka Máté MK-nál (IX., Liliom u. 13.) vagy a Bp. Honvéd Motorszakosztá- lyánál (XIII., Dózsa György út 53.). — 2. A Kresz-oktatás ügyében forduljon a helyi Közlekedésrendészethez.

„EGY GKV”. Hivatásos gépjárművezetői engedélyt jogosan vontak be vörösva- kásá miatt. A jelenlegi előírások szerint ugyanis a hivatásos vezetőknél a szinté- vesztés is kizáró ok, a vörösvakásig pe- dig a magángépjárművezetők alkalm- ságát is kizárja. Amennyiben az ide vo- natkozó jogszabályok megváltoznak, eset- leg a nemzetközi szabványok a közleke- dében a vörös szín pótlására valamilyen mértani ábrát vagy egyéb alakzatot ve- zetnek be, a szakértő szerint csak akkor kerülhet sor a „vörösvakok” ügyének felülbírálatára. Hivatalosan ezt azzal in- dokolják, hogy ma még veszélyes lenne ilyen fogyatékkal rendelkező valakit a közle- kédsébe engedni, hiszen ha például éjszaka országúton a leeresztett vasúti sorompón egy vörös lámpa ég, amit a gépjármű- vezető, éppen e szín iránti vakasága miatt nem ismer fel, halálos balesetet okozhat.

Könyvekről

RIBAKOV: Kros különös vakációja (Móra). Az emlékezetes „Százezer kilométer” írója ismét autós környezetbe helyezte e két kisregény ifjú hőseit. Kros, a 17 éves gimna- zista a szünidő folyamán autós tanműhelyben ismerkedik az iskolán kívüli élettel, és mond véleményt a — maga módján — környezetről, a világról. Sok szó esik az autópárról is...

SOPHY SKIPWITH: Szofka (Gondolat). A könyv alcíme: „Egy hercegnő önéletrajza”. Hogyan jutott el Dolgorukij hercegnő, a cárevisc játszópajtása a német internáló- táborba és a francia ellenállási mozgalom keresztül a kommunista eszmékig? Ifjalt lány korában Budapesten is járt, majd London, Párizs, Moszkva az izgalmas életút főbb állomásai. De a legizgalmasabb: hogyan látja maga körül a világot, amíg hazat- alál.

TOM WALFE: Kandírozott mandarinzelésű áramvonal (Európa). A furcsa cím a „Mértautó-vásáron” vetődik fel, amely egy kicsit jelképe is az amerikai agyontechni- zált világnak. Az autó és az ottani civilizáció kapcsolata sok mindent megmagyaráz: miért alakult olyanná az a társadalom, amilyen...

TENGERRE NÉZŐ CELLAK (Kozmosz). Ezek az írások börtönökben keletkeztek. Görög, spanyol, dél-afrikai büntetőintézetekben raboskodó emberek, akik egy jobb életért folytatott harcuk miatt snyilódnak a rácsok mögött, irodalmi értékű versekben, novellákban adnak életjelt magukról. Megrázó szépségű olvasmányok.

DR. LÉVAI: Hőermőművek III. (Műszaki). A sorozat legújabb kötete a műszaki fejlesz- tés alapját jelentő korszerű hőermőművek létesítésének problémáit tárgyalja. Bemutatja a hazai és külföldi nagy erőműveket, azok elrendezését, szerkezeti jellegzetességeit.

SZLAVIN: A Kommun tábornoka (Kossuth). Jaroslaw Dabrowski, az 1863-as elbukott lengyel felkelés egyik vezére, az emigrációban a francia nép oldalán védelmezte a Párizsi Kommunnt. Különleges élete különleges történelmi korszakot ölel át.

PARKINSON: Parkinsonné törvénye (Közgazdasági). Gondolatébresztő mosoly — így foglalkathatunk össze a hatást, amely nem kerül el Parkinson könyveinek olvasóit. S most a család, az otthon törvényeit — és fonákosságait — boncolgatja...

Az Autóok Könyvesboltja: Budapest V., Deák Ferenc u. 13.

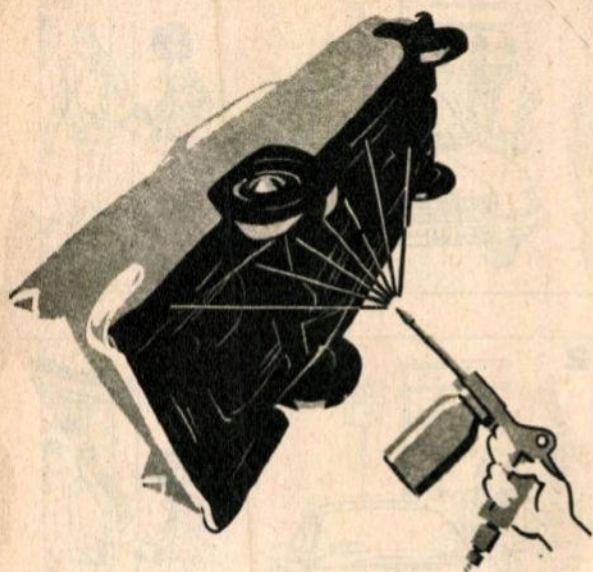
VALVOLINE TECTYL

a rozsdá ellen

**A ROZSDA AZ ÖN AUTÓJÁT IS
FENYEGETI**

előzze meg!

TECTYL megóvja járművét



TECTYL alvázvédő

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

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

TECTYL üregvédő (ML-eljárás)

A modern autókarosszériák belülről méhkaptárhoz hasonlók. Ponthegesztések tartják össze a sok üregelemet. Ez a felépítési mód és a levegőnedvesség a korrózió fő okai. A karosszériák mindig belülről kifelé rozsdásodnak, hacsak ezt idejében meg nem előzzük.

Ezt a folyamatot a Svéd ML-eljárás szerinti TECTYL üregvédővel hatásosan megelőzheti. Valamennyi üreget egy speciális TECTYL termékkel permetezik be, ami által az üreges részek a levegőtől és víztől hermetikusan elzáródnak. Ez megakadályozza a korróziót.

**VÉDJE JÁRMŰVÉT TECTYL ANYAGGAL
rozsdásodását megakadályozza
használati idejét meghosszabítja**

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

TECTYL szervizek:

Vas-Fém Ktsz, Keszthely, Rákóczi tér 20.

Téti Autójavító Ktsz, Tét, Győri út 6—8.

Budapesti Autójavító Ktsz, Budapest XII., Maros u. 12.

Baranya megyei Autómotorjavító Szövetkezet, Pécs, Majláth u., 8.

Kisalföldi Autójavító Ktsz, Győr, Rákóczi út 61.

Soproni Vas-Jármű Ktsz, Sopron, Ógabona tér 16.



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



**AUTÓ-ULÉSHUZAT
AUTÓSZÖNYEG!**

minden kocstípushoz
különleges importanyagból
az

ÁLTALÁNOS RUHÁZATI KSZ
boltjaiban

Lenin krt. 83.
Rákóczi út 71.
I., Szilágyi Dezső tér 3.
Mártírok útja 58.
Dohány u. 45.
Bulcsú u. 25/a.

**AUTÓ-ULÉSHUZAT
AUTÓSZÖNYEG!**

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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

HORVÁTH L.
Budapest IX., Telegy u. 2/c.
(Hánán Kató út sarkán)
Telefon: 144-513

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

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

**AUTÓKEREK DISZTÁRCSÁK
DISZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA**
Vidékre utótvétellel

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

**Elektromos és
mechanikus elven
működő
autóműszerek
javítását**

jótállással, rövid határidőre vállaljuk.

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

PÉCS I., Zsolnay V. út 44.

**ÓRÁSOK
SZÖVETKEZETE**

**AUTÓKEREKRE
SPORTOS KIVITELŐ
DISZTÁRCSA**

minden típushoz

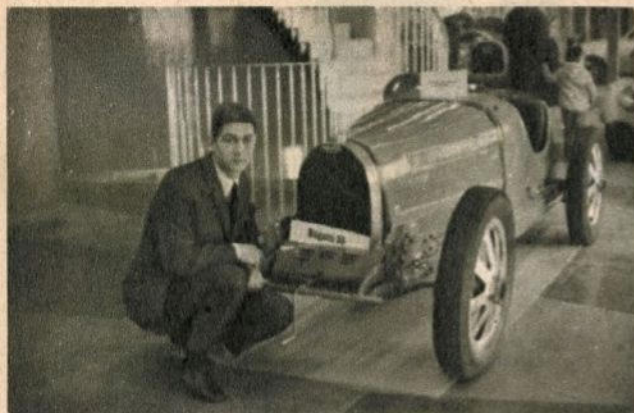


NÉMETH fémmnyomó
Bpest VI., Eötvös u. 43. Tel.: 128-934

Gépkocsikerekek statikus és dinamikus kiegyensúlyozása nagy pontosságú elektronikus géppel

BALASSA
Bp. II., Szajka u. 18. - Tórogatói köz (Vöröshadsereg útja 90. számánál balra)
Tel.: 157-170

A kerekek egyensúlyi viszonyainak díjtalan vizsgálata



A Hartmann-féle Bugatti és a tudósító

Majd az egész világon tért hódít a veterán járművek gyűjtése, renoválása, ami nemcsak hobby, hanem hasznos szórakozás is. Svédországban is gyakran rendeznek veteránautó-rallye-t és kiállítást. A fényképeket a legutóbbi két kiállításon készítettem az AM számára. Az egyikben egy *Bugatti-35* látható, amelynek kormányánál a magyar automobilizmus egyik legkiemelkedőbb alakja, a tragikus emléké *Hartmann László* aratta sike-reit. A kocsit egy magángyűjtemény féltve őrzött darabja,

A győztes Studebaker 1919-ből...



amelyet tulajdonosa Budapesten vásárolt. Noha azokban az években még nem írták ki a világbajnokságot, de győzelmi sorozatai alapján világbajnoknak lehetett tekinteni.

Mint érdekességet említem, hogy a világ legöregebb Bugattiját a prágai Nemzeti Technikai Múzeumban őrzik. A kocsit 1910-ben készült és motorszáma 365. Ettore Bugatti 361-nél kezdte a motorjait számozni, de sajnos az első négy motornak nyoma veszett. Angliában *Lord Hepton* azt hitte, hogy az ő birtokában levő 366-os Bugatti a legrégebb. Miután értesült a prágai 365-ös számú Bugattiról, jelentős összeget ajánlott érte, de a Múzeum természetesen nem adta el a becses ritkaságot. Így aztán a legöregebb Bugatti továbbra is Prágában maradt. A másik képet a koppenhágai verseny- és sportautó kiállításon lőttem. A sok látnivaló között szerepelt a *Moszkvics GT* és a *Skoda* versenykocsi is, de nem azokat fényképeztem, mert érdekesebbnek tartottam azt a kocsit bemutatni, amelyikből a cserebogár lett...

Veterán rakéták fenn északon

Az 1919-es Indianapolis győztes *Studebaker*jét és ugyanennek a versenynak 1969-es győztesét, az *STP* kocsit örökölttem meg. A közben eltelt 50 év mit sem változtatott az alapelven: négy kerék, dugattyús benzinmotor — és úgy tűnik, hogy ez még sokáig nem megy ki a divatból...

Gy. B.
Malmó

...és a másik győztes, az *STP* 1969-ből



A VILÁG LEGERŐSEBB KETTŐSE

Carl Rayborn és az ő 1480 kcm-re felfúrt hengerű *Harley-Davidson*ja, amelyel — mint már megírtuk — világcsúcsot, 424,8 km-es átlagsebességet ért el a Sóstón. A most érkezett kép azt a pillanatot ábrázolja, amikor a világ leggyorsabb kétkerekűjét Rayborn ejtőernyővel „szelídíti”



SVÉD RALLYE — SAAB-GYŐZELEM

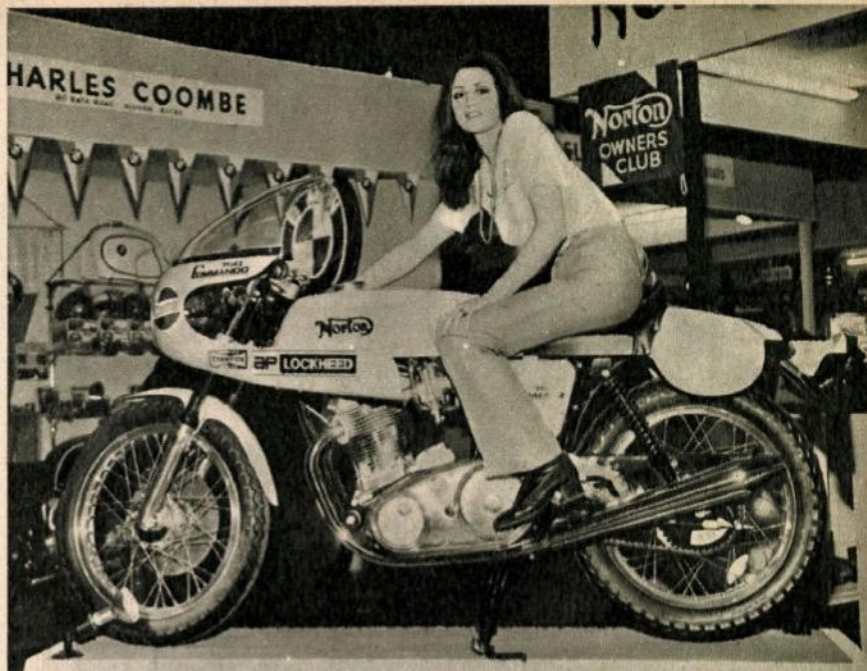
A 22. Svéd Rallye, amelynek 2800 km-es távját négy nap alatt kellett teljesíteni, a 24 éves *Biomqvist* (*Saab V4*) győzelmét hozta. Ez azért volt kissé meglepő, mert a leghíresebb rallye-versenyzők és gyári csapatok küzdöttek az első helyért. Így például a rajtnál ott volt a *Porsche*, az *Alpine*, a *Lancia*, a *Fiat*, az angol *Ford*, a *Daf*, az *Opel*, a *Moszkvics* és a *Saab* együttese. További eredmény: 2. *Nyström* (*BMW 2002 ti*) — 3. *Källström* (*Lancia*) — 4. *Waldegaard* (*Porsche 911S*). A verseny érdekessége volt, hogy — az 1200 km-es össztávú speciál szakaszokat kivéve — nem volt szabad, az ottani *Kresz* szerint, átlépni a 90 km-es sebességet.

A VOLÁNNÁL...

A 20. oldal cikkének teszt-megfejtései: 1/b — 2/c — 3/c — 4/b — 5/b.

Norton „COMMANDO”

A kétkerekűek londoni sport- és versenymodelljeinek kiállításán volt látható ez a Norton „Commando” Production Racer, amely többek között megnyerte tavaly a thurxtoni 500 mérföldest, a Svéd GP-t, győzött Imolában, s egy ilyen 750-es a versenyzője kapta meg a Shell Arany Serleget. A sorozatból átalakított sportmotor 72 lóerős, végsebessége 208 km/óra, sebességváltója öt fokozatú, első kereke tárcsafékes



SPORTHÍREK

A SENIOR CROSSBAJNOKSÁG első futamát, a hagyományokhoz híven az Esztergom melletti Szamárhegyén rendezi — még hozzá nemzetközi találkozó keretében — a SZIM Esztergomi Marógépgyár Vasas SE, május 2-án.

FELSZABADULÁSI ÜGYESSEGI AUTOVERSENYT rendez — immár másodszor — április 4-én a Zománcipari Művek Bonyhádi Gyáregység Kultúrotthona és az Autóklub Bonyhádi Csoportja. Várják a Tolna megyei autósok nevezését.

AZ OSZTRAK BREINSBERG nyerte meg Daytonában a Super-V versenyt 161 km-es órátlaggal az amerikai Davey előtt. Az 1600-as VW-motorral hajtott torpedók erőforrása 120 LE körül mozogtak. A jelentősen díjazott versenyt az amerikaiak maguk között akarták lebonyolítani, csupán két osztrákot hívtak meg, hogy nemzetközi jellege legyen az első ideai versenynek.

EGYELŐRE CSAK a versenyigazolványát vonták be a francia Jean-Pierre Beltoise-nak az emlékezetes baleset miatt, amikor

a Buenos Aires-i 1000 km-es versenyen az olasz Giunti halálra zúta magát. A francia versenyző ártatlannak vallja magát, ámde az olasz Sportszövetség keményen vádolja Beltoise-t. A szaklapok szerint börtönbe akarja juttatni.

A HOSSZÚ TÁVÚ RALLYE-K mind jobban divatba jönnek. Kezdődött az 1968-as London—Sídneý Rallye-val, aztán ezt túlléptette tavaly a London—Mexikó Rallye. Ugy hírlik, hogy jövőre ismét megrendezik a London—Sídneý versenyt, és egy afrikai újság a világ leghosszabb, 32 000 km-es rallye-ját akarja megrendezni 1973-ban.

A KÉTFUTAMOS F-2 versenyt Bogotában nem a favorit svájci Siffert nyerte Chevronján, hanem az angol Rollinson (Brabham-Ford), akit márkatársa, a német Stommelen követett. Siffert csak a 6. helyet tudta elfoglalni, motorjának sérülése miatt.

KETTŐS GYŐZELMET jelent az Alfa-Romeo sajtóosztálya: Franciaországban egy 1750-es GT-kocsival lett első Henri Balas, míg az USA-ban Alan Ward volt eredményes a riverside-i körversenyen egy 1750-es Spider kormányra mögött.

Agaskodik, mint a cirkuszi paripa ez az 1600-as Flat-124 Sport Spider, amellyel a Paganelli—Russe kettős az olasz rallye-bajnokság abszolút győztese lett

A Suzuki amerikai vezérképvisleténél készítették ezt a versenyautót, amelynél a meghajtásról egy háromhengeres, két-ütemű, 475 kcm-es Suzuki-motor gondoskodik. A 300 kilónál alig nehezebb kocsi végsebessége 215 km/óra



CÍMLAPUNKON:

Készülünk
április 4-ére

(Almássy Tibor felvétele)

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

INDEX: 25.108

71.5847 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



Crosstábor Dunavarsányban



Egészen picinykére húzta össze magát a higanyszál, mélyen a nulla fok alá, de ezzel mit sem törődött az a több mint tucatnyi motoros, ott a dunavarsányi dombokon, akik fittyet hánytak a megkésett márciusi télre, és nagy igyekezettel robogtak, repültek a havas-göröngyös terepen. Az országúton teherautók és üvegfülkés traktorok álltak, amelyeknek vezetői voltak alkalmi nézői ennek a sportnaptárban nem szereplő versenynek. Merthogy ez itt majdnem igazi cross-verseny volt.

Dunavarsányban, az MTS pompás edzőtáborában készülnek a Zalka versenyzői az új idényre. A 15 fős csapatnak Harangvölgyi András a kapitánya, ő irányítja a 7 szeniorból és 8 juniorból álló együttes kemény munkáját.

Íme egy nap munkarendje: ébresztő 7 órakor, futás a szabadban, torna, fürdés, kiadós reggeli, 9 órakor indulás a terepre, bevonulás 12 órakor, bőséges ebéd — tortával, csokival és gyümölcscsel — pihenő 1 és 3 óra között, motorápolás 4 óráig, kondícióterem (kinzókamra) 6 óráig, vacsora 7/8-kor, lefekvés fél 10 órakor. Harangvölgyi edző segítőtársa Molnár Tibor a versenyzőből lett szakosztályvezető, akinek szintén akad tennivalója. A stábhoz tartozik Ámon Lajos versenyszerelő, aki künn a pályán, a mikrobusz szélárnyékában gyógyítgatja az edzésen elhervadt motorokat. Nem irigylendő a munkája.

— A junior bajnokságon ugyan csak hat versenyzőt indítunk ebből az itt edző nyolcból — mondja Harangvölgyi —, de nem árt, ha a többiek is felkészülnek. Nagyon kell az utánpótlás.

— Pedig ez az egyhetes edzőtábor nem nagyon olcsó mulatság — veszi át a szót Molnár Vilmos, a Zalkások elnöke.

— Mintegy 17 ezer forintba kerül a kirándulás, de megéri, ha ez a sokféle befektetés a versenyeredményekben jelentkezik majd.

Számtalan szellemes és főleg sok erőt követelő „kinzoeszköz” segít fokozni az erőnlétet. A rács mögött látható vaslapokat, derékből hajolva kell a magasba húzni



Itt is ropognak az izmok, miközben a versenyző, nyújtott karral „emeli” a szabályozható mennyiségű vaslapokat...

Es még alig vonultak le a pályáról a Zalkások. Csepregi György edző vezetésével megérkeztek egy csukott teherautóban a BHSE juniorja, akik nem akarnak a vert mezőnyben lenni, bár ők nem lakói az MTS korszerűen berendezett edzőtáborának.

— R —

Ugye megismerik a bukósisakjárót? Valóban ő az, a kis Szabó, aki bár nem crossozó, mégis együtt dolgozik a többiekkel



A Zalkások nagy ígérete, a keménykötésű Kiss László, aki úgy motorozott, mintha a bajnokságról lett volna szó

