ma



autó-motor

XXIV. évf.
1971. II. 21.
Ára: 3 Ft
4

GM

1971
JANUÁR 1-TŐL

HUNGAROSZERVIZ

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

OPEL

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

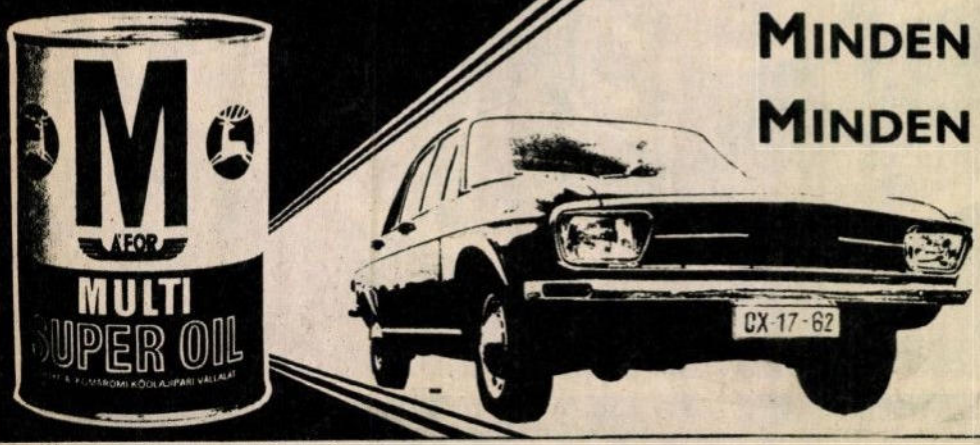
gépkocsik **garanciális** javítószolgálata, vevőszolgálata és konszignációs raktára. A **Hungaroszerviznél** beépített **eredeti gyári** alkatrészekre a General Motors 10000 km vagy 6 hónap garanciát ad, a garancia-időn túli javításoknál is.
A javítási munkákat a General Motorsnál kiképzett szakemberek végzik gyári előírások szerint, speciális szerszámokkal és készülékekkel.
A szerkezeti alkatrészeken kívül az eredeti karosszéria-elemekben és fődarabokban jelentkező igényeket is kielégítjük.
A folyamatos kiszolgálás érdekében igényét jelentse be vevőszolgálatunknál. Az igényeket a jelentkezés sorrendjében elégítjük ki.
Díjtalan műszaki tanácsadás.
Garanciális javításoknál az **Euroszerviz** garanciafüzetét is elfogadjuk.

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

VILÁGSZÍNVONAL

ÁFOR BENZIN-OLAJ

MINDEN KOCSIHOZ
MINDEN IDŐBEN



A KRESZ MÓDOSÍTÁSA (I)

Legutóbbi számunkban csupán néhány lényeges változtatást ismertettünk a közlekedési szabályokat módosító előírások közül. Ígéretünkhöz képest most megkezdjük a Magyar Közlöny ez évi 5. számában megjelent 1/1971. (I. 29.) BM—KPM sz. rendelet közlését és részletesebb magyarázatát.

1. §. A Kresz 4. §-ának **d)** pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„**d)** a villamos, a trolibusz, a munkagép, a segédmotoros kerékpár vezetőinek és az állati erővel vont járművek hajtóinak a vizsgáztatása, valamint — a villamos- és trolibuszvezetők kivételével — részükre a vezetői, illetőleg a hajtói igazolványok kiadása;"

Ez csak kiegészíti, illetve megváltoztatja a közlekedés- és postaügyi miniszter hatáskörébe tartozó feladatok egyik pontját. A gépjárművezetőket közvetlenül nem érinti.

2. §. A Kresz 10. §-ának **h)** és **i)** pontja helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„**h)** lakott terület: olyan terület, amelynek kezdetét és végét jelzőtábla [26. §. (2) bek. k) pont] jelzi;"

A lakott terület tehát az összefüggően beépített területnek az a része, amelynek bejáratát és kijáratát a későbbiekben ismertetett mintájú helységnévtábla jelöli meg. A rendelkezés így tehát lehetővé teszi, hogy egyes közigazgatási területeken belül a nem beépítettnek minősített útszakaszokon a gépjárművezető járművét a lakott területekre vonatkoztatott korlátozások nélkül vezetheti.

„**i)** kellően világított terület: olyan közút, amelyet a közvilágítási lámpák összefüggően és egyenletesen megvilágítanak úgy, hogy a rajta levő útburkolati jelek és akadályok is kellő távolságból és határozottan észlelhetők;"

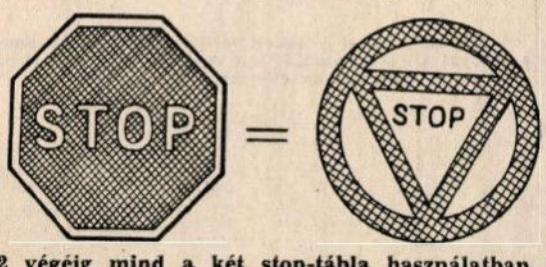
A gépkocsivezetőnek ezzel most már nincsen különösebb gondja, mivel a kellően —, illetve nem kellően — kivilágított terület fogalmához eddig a tompított fény használata kapcsolódott. Tekintve, hogy a rendelet később ismertetett új szabálya ezentúl mindenkor megengedi a tompított fény használatát, a gépkocsivezető, ha úgy véli, hogy a kivilágítás mértéke nem kielégítő, vagy aggályai vannak, a legokosabb, ha tompított fénnyel halad.

3. §. A Kresz 11. §-ának **b)** pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„**b)** gépjármű: a sínpályához vagy vezetékhez nem kötött olyan jármű, amelyet gépi erő hajt —, kivéve a segédmotoros kerékpárt és a munkagépet;"

Az új megfogalmazás már itt kiemeli a munkagépet is a gépjármű fogalomkörébe tartozó járművek közül. És kimaradt a mondatból: „... és használat közben közutat vesz igénybe".

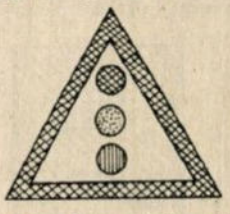
4. §. A Kresz 21. §-ának **(4)** bekezdésében ábrázolt jelzőtábla helyett a következő jelzőtáblát kell alkalmazni:



1972 végéig mind a két stop-tábla használatban lesz, jelentésük teljesen azonos.

5. §. A Kresz 23. §-ának **(3)** bekezdése a következő **v)** ponttal egészül ki:

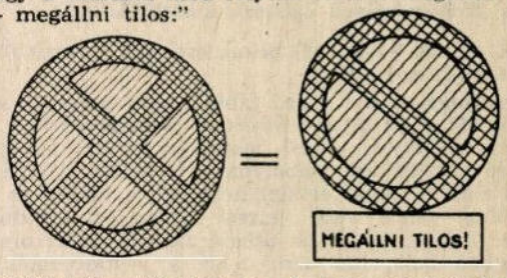
„**v)** „Forgalomirányító fényjelző készülék", a táblát a fényjelző készülék előtt abban az esetben kell alkalmazni, ha a járművezetők figyelmét szükséges külön felhívni arra, hogy fényjelző készülék következik;"



Ez az új tábla azt jelenti a gépjárművezetőnek, hogy a tábla után fényjelző készülékkel kell számolnia. Rá kell mutatni, hogy ezt a táblát nemzetközileg veszélyt jelző táblának fogadták el, ami azt jelenti, hogy a fényjelző készülék nem veszélytelen berendezés, tehát a gépjárművezető fokozott figyelemmel haladjon a fényjelző készüléknél.

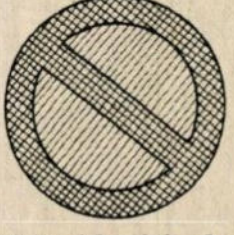
6. §. A Kresz 24. §-a **(6)** bekezdésének **g)** és **h)** pontja helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„**g)** „Megállni tilos", a járművel — a forgalmi okból vagy a műszaki hiba folytán történő megállást kivéve — megállni tilos:"



A gépjárművezető 1973. január 1-ig mindkét fajta táblával találkozhat. A jelentése mindkettőnek ugyanaz.

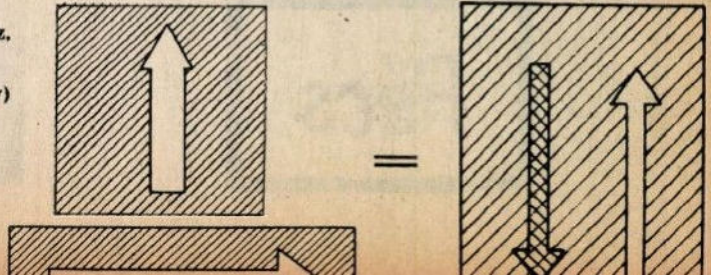
„**h)** „Várakozni tilos", a járművel a be- és a kiszálláshoz vagy a folyamatos fel- és lerakódáshoz szükséges időn túl, illetőleg a kiegészítő táblán megjelölt időszakban vagy időtartamnál hosszabb ideig várakozni tilos;"



Ez a tábla megtartotta jelentését, de 1972 után ehhez olyan kiegészítő tábla, hogy „Megállni tilos" nem alkalmazható. Ha a tábla magában áll, akkor az ezzel megjelölt útszakaszon csak a kiszálláshoz, beszálláshoz és rakodáshoz szükséges ideig szabad tartózkodni —, ha távolságot vagy időtartamot jelző kiegészítő tábla van alatta, vagy magán a táblán ilyen értelmű kiegészítő felírást látunk, akkor annak megfelelően.

7. §. **(1).** A Kresz 26. §-a **(2)** bekezdésének **a)** pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

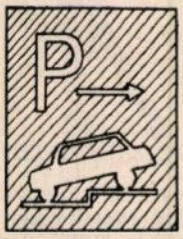
„**a)** „Egyirányú utca", a közlekedés a nyíl irányában."



1973. január 1-ig mind a háromféle táblával lehet találkozni, 1973-tól azonban csak az újfajta rajz két változatával. A fölfelé mutató nyilas táblát úgy kell elhelyezni, ahogyan eddig elhelyezték az „Egyirányú utca" táblát. A vízszintes nyilat a menetiránnyal, illetve az úttest tengelyével párhuzamosan kell felállítani.

(2) A Kresz 26. §-a (2) bekezdésének b) pontja a következő rendelkezéssel egészül ki:

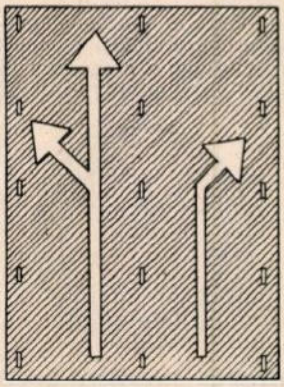
„a táblán vagy a kiegészítő táblán — megfelelően kialakított járdaszegély esetében — jelezhető, hogy az ábrán jelzett módon részben vagy egészben a járdán kell várakozni:"



A járdán való parkolás —, amelyet külön rendelkezés már eddig is bevezetett és az itt bemutatott elv szerint kialakított, kék alapszínű táblákkal jelez — most jogszabályi alátámasztást kapott. Az eddigi gyakorlattal szemben azonban újdonság, hogy egyrészt a hatóságok csak oda fogják kitenni ezt a táblát, ahol a járdaszegély a parkolás céljainak megfelelően van kialakítva, másrészt ahol ilyen táblát helyeztek el, ott csakis így szabad várakozni. (Reméljük, hogy a hatóságok mielőbb gondoskodnak a járdaszegélyek célszerű kialakításáról.)

(3) A Kresz 26. §-ának (2) bekezdése a következő j) és k) pontokkal egészül ki:

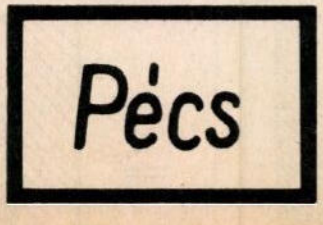
„j) „Besorolás rendjét jelző tábla", több forgalmi sáv esetén az 54. § (2) bekezdésének a) és b) pontjában írt általános szabálytól eltérő besorolási rendet jelez; a fényjelző készülékkel szabályozott forgalmú útkereszteződés előtt a táblát el kell helyezni; a táblán és az útburkolati jelek által jelzett besorolási rendnek egyeznie kell; a táblát az útkereszteződés előtt olyan távolságban kell elhelyezni, hogy a járművezetők a szándékolt továbbhaladási iránynak megfelelő forgalmi sávba kellő időben besorolhassanak:"



Ilyen táblával a fővárosban néhány helyen már eddig is találkozhattunk. Az új tábla csak annyiban tér el a már használatba vett táblától, hogy kék alapon fehér nyilakat tartalmaz. Erre a módosításra azért van szükség, mert az Európai Egyezmény így fogadta el. Ez ugyanis útbaigazító tábla, s az útbaigazító táblák alapszíne a kék.

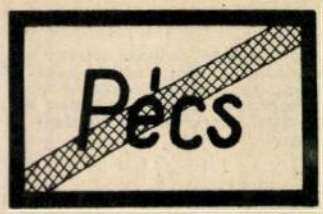
„k) Egyéb jelzőtáblák:

a lakott terület kezdetét jelző helységnévtábla:"



Ez a tábla azonos az eddig használt helységnévtáblával, csak ezentúl az összefüggően beépítettnek minősülő terület kezdeténél kell elhelyezni.

„lakott terület végét jelző tábla:"



Ezt az újfajta táblát az összefüggően beépítettnek minősülő terület végénél kell elhelyezni. Nemcsak az úttest jobb oldalán találkozhatunk vele, hanem a bal oldalon is, a bejárati tábla hátára festve.

„a közigazgatási határt jelző vagy helynevet feltüntető tábla:"



Ezzel a táblával nemcsak a megye vagy helység határát, hanem folyókat vagy egyéb nevezetességeket is meg lehet jelölni. Azért használunk kék alapon fehér betűt, mert ehhez a táblához nem tapad a lakott területre vonatkozó korlátozások együttese. Ez csak tájékoztató tábla.

8. §. A Kresz 33. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Tilos a közúton a Kresz-ben nem említett, vagy a Kresz-ben, illetőleg a szabványban meghatározottól eltérő jelzőtáblát, útburkolati jelet és egyéb jelzést, valamint fényjelző készüléket elhelyezni."

Ezzel a gépjárművezetőnek nincsen semmi problémája, a hatóságokra vonatkozik. A Nemzetközi Egyezmény értelmében kiegészített megfogalmazás szerint nemcsak a szabványtól, hanem a Kresz-ben említettektől eltérő táblát, jelzést sem lehet a közúton elhelyezni.

9. §. A Kresz 35. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A katonai forgalomszabályozó őrszem által végzett forgalomirányítás rendőri forgalomirányításnak tekintendő."

A honvédség forgalomszabályozó katonákat képez ki, akik pontosan úgy, olyan mozdulatokkal irányítják a forgalmat, mint a közlekedési rendőr. Eltűnik tehát a piros és sárga zászló, amit eddig használtak a katonai forgalomirányítók. Öltözetükön a fehér vállszíj és derékszíj az ismertetőjel.

(Folytatjuk)

Kódben mindig, mindenhol — lakott területen is — csak tompított fényszóróval szabad haladni! Ezt egyébként az eddigi szabályok is előírták . . .





Több szem többet lát...



Ezt a táblát valaki megfestette, valaki átvette, valaki a kijelölt helyen felállította. És a sok valaki közül egynek sem jutott eszébe, hogy rajtuk kívül még nagyon sokan látják ezt a csodálatos remekművet?

TÁBI ANTAL
Kecskemét, Csongrádi u. 16.

EGY KÉPHEZ KÉT LEVÉL

Örömmel láttam ezt a parkolási lehetőséget a belvárosi Semmelweis utcában. Csak helyeselni lehet, hogy ma már mind több helyen találkozunk ilyen táblával, amelynek révén jobban ki lehet használni a parkolásra kijelölt helyeket. De javaslom, hogy az ilyen útszakaszokon a gumik és a kocsik kímélése céljából készítsenek felhajtót akár aszfaltból, akár, ideiglenes jelleggel, más anyagból

B. S.
Budapest



Az AM joggal rótta meg a hazai autósokat egyik cikkében azért, mert nem mindenütt élnek azzal az új lehetőséggel, hogy személyautóval félkerékkel vagy egészen a járdán is lehet parkolni. Ugyanakkor azonban ugyanez az újság (például legutóbb a múlt év utolsó számában) rajzzal illusztrálva mutatta be, hogy a járdaszegélynek útközés milyen súlyos nyomot hagyhat a gumiabroncs szövetbetétén. Márpedig a gumi kímélése nemcsak egyéni, hanem népgazdasági érdek is. Ezért hát én sem szívesen élek ezzel a jogommal, mert félek, hogy nem használ az abroncsok rejtett szövetbetétjeinek. Ezért a Kresz-módosítás már elő is írja a járdaszegély „kialakítását"!

ROZMÁR ERZSÉBET
Bp. X., Ónodi u. 3.

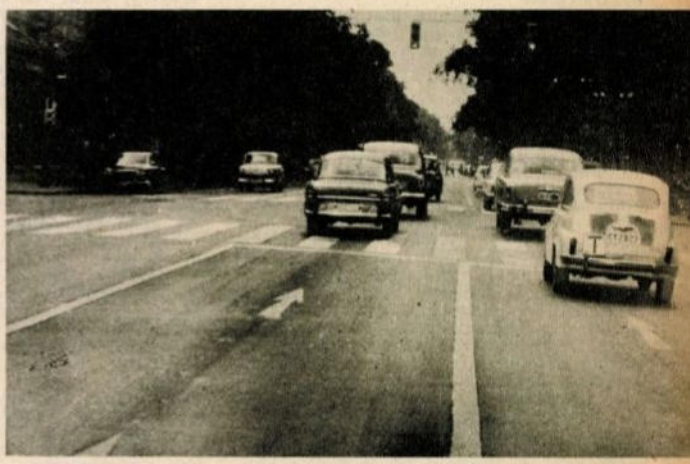


Az aszfalt névtelen festőiről (avagy íródeákjairól) már többször közölt képet az AM. Most egy olyan feliratot fotografáltam le a Budakeszi úton, amely az elemi — illetve általános iskolai — követelményeknek sem felel meg . . .

JUHÁSZ ANDOR
Budapest

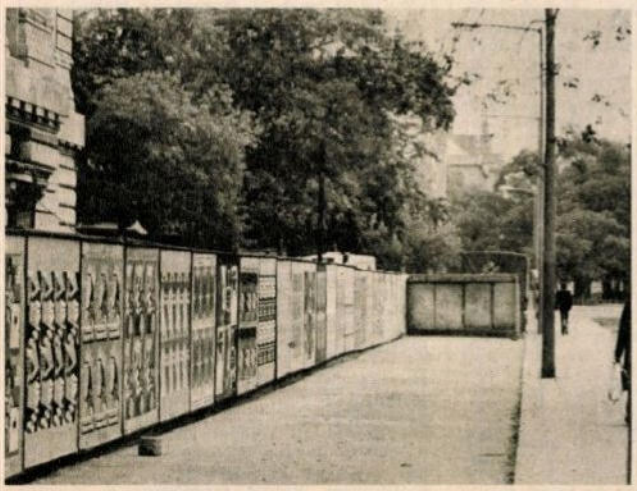
A Kresz új módosítása külön is kitér erre, de a biztonság magától értetődően megköveteli, hogy a közlekedési lámpa és az útburkolat jelzései összhangban legyenek. Hónapok óta találkozom a Népköztársaság útján, a Nagymező utcai kereszteződésben ezzel a jelenséggel: a belső sáv feletti lámpa zöld színében egyenesen és balra mutató nyíl jelentkezik, az útburkolati jelzés szerint pedig ebből a sávból is csak egyenesen szabad továbbhaladni . . .

„EGY OLVASÓ"



Nyolc éve, 1962-ben zárták le a Széchenyi utca folytatásába eső Szabadság téri kis útszakaszt a Televízió és a Technika Házának renoválása miatt. Ennek következtében a Szabadság tér—Október 6. utca—Lengyel utca találkozási pontjáról a Münnich Ferenc utca és a Széchenyi rakpart közötti kis utcák (Széchenyi, Steindl, Beloiannisz) csak kerülővel közelíthetők meg. Körülbelül egy éve az építkezés végre annyira előrehaladt, hogy a felvonuláshoz elég volt a lezárt utca fele is, így a kerítést beljebb hozták. De az utcácskát a tér felőli végén elzáró deszkafalat még mindig nem bontották el. Pedig most már megindulhatna a forgalom — esetleg mindkét irányban is!

DR. SARKADI LÁSZLÓ
Bp. V., Steindl u. 15.



Ide, sajnos egy-kéthónapos késéssel jut el az Autó-Motor. Most olvastam tehát megdöbbenéssel szeptember 2-i számukban a „Játékos kődobálók" c. cikküket. Ez ma világprobléma. Minden gyerek szeret dobálózni. Csak a kő mérete változó. Itt, Detroitban, de szerte az egész USA-ban rengeteg súlyos, néha halálos balesetet okoztak már ilyen „játékkal". Városunk ezért a gyalogközlekedés célját is szolgáló áthidalásokat védő drótkerítéssel látja el. Felszerelését mostanában kezdték el, de egy-két esztendő is beletelik, míg mindegyik kap ilyen védő dróthálót. Addig . . .

STEVEN MOLNAR
Detroit, USA





am híradó

MAGYAR—SZOVJET AUTÓIPARI EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁST írt alá György Gyula kohó- és gépipari miniszterhelyettes és V. A. Guruskin szovjet autóipari miniszterhelyettes. Megállapodtak, hogy az idén tovább bővítik a két ország autóiparának együttműködését. Az autóbuszokhoz szükséges mellsőhidakat hazánkban, a hátsóhidakat a Szovjetunióban gyártják, s e termékekkel kölcsönösen ellátják egymást. Ezenkívül Magyarország 1971-ben 18-féle típusból 165 ezer úgynevezett komplettáló autóalkatrészt szállít a Szovjetunióba. Jóváhagyták a műszaki-tudományos együttműködés 1971—72. évi munkatervét is. Ennek egyik legjelentősebb célja, hogy a két ország autóipari kutatóintézetei egymással együttműködve kezdjék meg közös autóbuszcsaládok tervezését, s ezt a munkát a következő években is folytassák. A kooperáció révén nemcsak párhuzamos munkáktól mentesülnek, hanem azt is lehetővé teszik, hogy a két országban azonos elemekből gyártsák a buszokat, s így az importkocsik alkatrészeinek cseréje sem okoz gondot.

A GÉPJÁRMŰVEZETŐI VIZSGA-BIZOTTSÁG 9000 vizsga tapasztalata alapján elemezte a bukások okait. A személyautó gyakorlati vezetési vizsgán a jelöltek 27%-a bukik. Negyedrészüket már a rutinvizsgán, a többieket pedig a forgalmi vizsgán marasztalják el. Ez utóbbi bukások okait elemezve az a tapasztalat, hogy a jelöltek 15%-a gyakorlatlan. Nem tudnak beleilleszkedni a forgalomba, a kocsi irányító-berendezéseinek a kezelése köti le minden figyelmüket. Legalább ilyen arányban marasztalhatók el a vezetőjelöltek a figyelmetlenségük miatt: nem veszik észre a rendőrt, a közlekedési lámpát, a jelzőtáblákat, nem kísérik figyelemmel az útburkolati jeleket, a gyalogosokat, és sávváltásoknál a mögöttes forgalmat. A bukások 55%-át az elsőbbségadási kötelezettség megsértése indokolja. A legkirívóbb az ilyen eseteknél, amikor a jelölt látja az elsőbbséggel rendelkezőt, de rosszul ítéli meg a helyzetét, távolságát és sebességét. Mintegy 3%-ra tehető azok aránya, akiket a fék vagy a kormány helytelen kezelése, illetve a helytelen jelzés-adás miatt marasztalnak el. Mindent összevetve: a korszerűsített vizsgák első évének a tapasztalatai megfelelő alapot adnak a vizsgarendszer továbbfejlesztésére. Így az idén országosan a vizsga minősítési szempontjai közé illesztik az emelkedőn és a lejtőn való manőverezést, továbbá azt is, hogy a jelölt milyen fokon ismeri a nagyvárosi forgalomban oly fontos „kúsztatást", vagyis azt, hogy amikor egy összetorlódott járműkonvojba ékelődünk, milyen mértékben tud a vezetőjelölt az első fokozatba kapcsolt váltóállásnál a tengelykapcsoló csúsztatása révén az egészen lassú tempóval lépést tartani.



A Budapesti Műszaki Egyetem Gépjárművek Tanszéke — ipari szakemberek bevonásával, dr. Ternai Zoltán docens irányítása mellett — még az elmúlt évben tervezte meg azt a daruskocsit, amelynek kísérleti példánya nemrég készült el az Építőgépjavító és Gépgyártó Vállalatnál. Jelenleg a Tanszék végez rajta műszeres vizsgálatokat, hogy a további példányok gyártásánál a tapasztalatokat fel lehessen használni. A darus felépítmény a D—588-as, négytengelyes Csepel-terepjáróra került, s így a kocsi a legnehezebb terepviszonyok között is megállja a helyét. Ennél a járműnél mind a négy tengely, tehát valamennyi kerék hajtott. A kerekek trapéz alakú kereszt-lengőkaros független felfüggesztésűek, hosszanti torziós rugózással. Az alvázkeret merev kivitelű. A buldogrendszerű vezetőfülke másfél soros és előre billenthető. Hidraulikus szervókormány, csuklós kormányoszloppal. Az első és a második futómű kormányzott. Az üzemi fékek hidropneumatikus működtetésű tárcsafékek. A gumiabroncsok erősen ballonos kivitelűek, a levegőnyomásuk menet közben változtatható. Az első és a negyedik differenciálműbe differenciálzár is be van építve. A daruszerkezet önálló felépítményt képez: minden része külön segédletre épült úgy, hogy néhány csavar oldása után az egész felépítményt le lehet emelni az alvázról. A gémszerkezet kitolható és azonkívül mindkét oldalra elfordítható. Teherbírása behúzott állapotban 8—10, kitolt helyzetben 5 tonna. A legnagyobb horogkinyúlás hátrafelé 2,5, oldalt 4 méter. Legnagyobb horogmagassága 6,5 méter. A teljesen hidraulikus működtetésű daruval egyidőben többféle mozgást (horogemelést, gémemelést, gémforgatást, gémkitolást) is el lehet végezni. Az ugyancsak hidraulikusan hajtott csörlő révén a mély szakadékból, folyóból, egyszóval nagyobb távolságokból történő mentést is el lehet végezni. A letalpalót a távolból is irányítható hidraulika mozgatja. Ez utóbbiba beépített biztonsági elemek egyébként megakadályozzák, hogy a megengedettnél nagyobb terhet emeljenek, és hogy a jármű felboruljon. A darukezelő egy műszerről állandóan figyelemmel kísérheti a megemelt teher súlyát. Ez a nagyteljesítményű önjáró daruskocsi eredeti rendeltetése mellett rossz út- és terepviszonyokon olaj-, gáz-, villamos-távvezeték építésében és számos különleges feladat elvégzésére is alkalmas

Tallózás a világsajtóból

A légnyomásváltozások és a balesetek gyakorisága közötti összefüggéseket elektronikus adatfeldolgozó gépekkel számolják a bécsi Műszaki Főiskolán. Kiderült, hogy a csak 735 millibar légnyomásnál a napi átlagos baleseti szám már 30—40%-kal magasabb, mint a 740 millibar felettinél. A hőmérséklet emelkedésekor kezdetben csekély mértékben emelkedik a balesetek száma is, majd egy azonos szinten megállapodik. Egyes eseteknél világosan ki lehetett mutatni, hogy a légnedvesség is jelentős szerepet játszott. Mindez alátámasztja azt a kívánságot, hogy az orvosok és a pszichológusok még következetesebben vizsgálják az időjárás és a baleseti gyakoriság közötti összefüggéseket. **(Frankfurter AZ)**

Amerikában, ahol a közúti közlekedés biztonságának olyan nagy fontosságot tulajdonítanak, 1972. január 1-től kötelező lesz a személykocsikban az air bag — levegővel feltöltődő műanyag zsák — használata. Összeütközéskor a zsák a másodperc tört része alatt feltöltődik gázzal, s ezáltal a vezető és utasa előtt rugalmas párnát képez, elválasztva őket a műszerfaltól. 1973. január 1. után az amerikai utakon közlekedő idegen személykocsikon is megkövetelik majd ezt a biztonsági berendezést. A légzsákokat úgy konstruálják meg, hogy a bent ülők akkor is sértetlenek maradjanak, ha a kocsi 58 km/ó sebességgel betontömbnek ütközik. **(Tankstelle + Garage)**

Bizonyos W. J. Johnson, Oxon Hill-ből így kesereg egy amerikai szakfolyóirat „Olvasólevelek" rovatában: „Könyveket írtak már arról, milyen előnyei és hátrányai vannak az amerikai kocsiknak az importmodellekkel való összehasonlítgatásban, különösen a Volkswagennel szemben. Ha az ember ezeket olvassa, azt gondolhatná, valami problematikus, nehéz ügyről van szó. Közben — véleményem szerint — a dolog rendkívül egyszerű. Minden ide vonatkozó dolog összefoglalható egyetlen mondatban: Amerika a sokat dicsőített szuperiativuszaival együtt 15 évvel az európai autóipar fejlődése mögött sántikál. Ennek megfelelően az amerikai autómodellek is 15 évvel maradtak le európai rokonaik mögött. Most kezd tulajdonképpen derengeni az a felismerés az amerikaiak fejében, hogy az autó elsősorban szállítóeszköz. Erre a felismerésre az európai autósok és autógyártók már jó néhány éve eljutottak. Az autó nem státus-szimbólum, csak szállítóeszköz. Most teszi fel magának sok amerikai autós első ízben a kérdést: tulajdonképpen minek nekem ez a cirkáló ezzel a hatalmas V8 motorral, és minek nekem egy olyan kocsi, amely minden ésszerű ok nélkül több mint 25 kg krómot cipel magán? A válasz természetes és magától értetődik: ez mind felesleges!" **(Frankfurter Allg. Zg)**

AZ FKBT 10 ÉVES jubileuma alkalmából rendezett ünnepségsorozat egyik igen jelentős mozzanata volt az 1969-ben meghirdetett budapesti jubileumi elméleti Kresz-vetélkedő. A felhívásra közel félszázezer hivatásos és magánvezető jelentkezett. A selejtezőket a hivatásos gépjárművezetők részére a vállalatok, a magánautósok részére az Autóklub rendezte. Az elődöntőbe jutott 450 versenyzőből ötvennégyen mérték össze felkészültségüket a múlt év novemberében a Sportcsarnokban megtartott középdöntőn. Innen tizen jutottak tovább az idén február 1-én a Néphadsereg Tisztiházában megrendezett nagydöntőre. A középdöntőben még 10 vállalat és az Autóklub versenyzői között oszlott meg a mezőny, míg a döntőbe már csak a Budapesti Közlekedési Vállalat, a Volán 1. sz. Vállalat, a Fővárosi Szállítási Vállalat és az Autóklub versenyzői jutottak. Az értékes díjakat a következők nyerték: 1. Molnár Károly (BKV). — 2. Pallai Miklós (1. sz. Volán), — 3. Pozsgai István (Főv. Száll. V.), — 4. Horváth Tibor (Autóklub), — 5. Horváth Róbert (BKV), — 6. Vámos Attila (Autóklub), — 7. Majoros István (1. sz. Volán) — 8. Kovács Ödön (BKV) — 9. Szántó Jenő (Autóklub) — 10. Horváth István (1. sz. Volán).

JÁRMŰALKATRÉSZ-ÜZEM épül Szeghalmon, ahol a Csepel Autógyár a közútijármű-program keretében 20 millió forint támogatás ellenében 500 embernek, túlnyomórészt nőnek, teremt munkaalkalmat. Még ebben az ötéves tervben 92 millió forintot fordítanak az új járműipari alkatrészüzem építésére. De már az építkezés elkezdése előtt is termelni fog az üzem, mert a csepeli gyár megvásárolja a Fémipari Szövetkezet szeghalmi telepét. Az új üzemet a következő ötéves tervben továbbfejlesztik.

200 IKARUS AUTÓBUSZ szállítására kötött szerződést a Mogürt a bagdadi autóközlekedési Vállalattal.

Az európai „MUSZTÁNG" magyarországi próbaútja



Az utolsó próba-kilométerek, Bécs felé

„... Nos, jó. Tegyük fel, hogy a 3000-es GT Ford Capri valóban eléri, sőt túl is haladja valamivel a 180 kilométeres sebességet. Elhisszük azt is, hogy valóban olyan jól, olyan dinamikusan gyorsul. De vajon ha úgy adódik, márpedig egy ilyen gyors autónál gyakran úgy adódik, vajon meg is tud-e állni a hirtelen eléje kerülő akadály előtt? És ha már nem tud megállni... Mert minden elmarasztalás nélkül, azért ez is előfordulhat. Vajon az ütközés ereje milyen megterhelést ró a benn ülőkre...?"

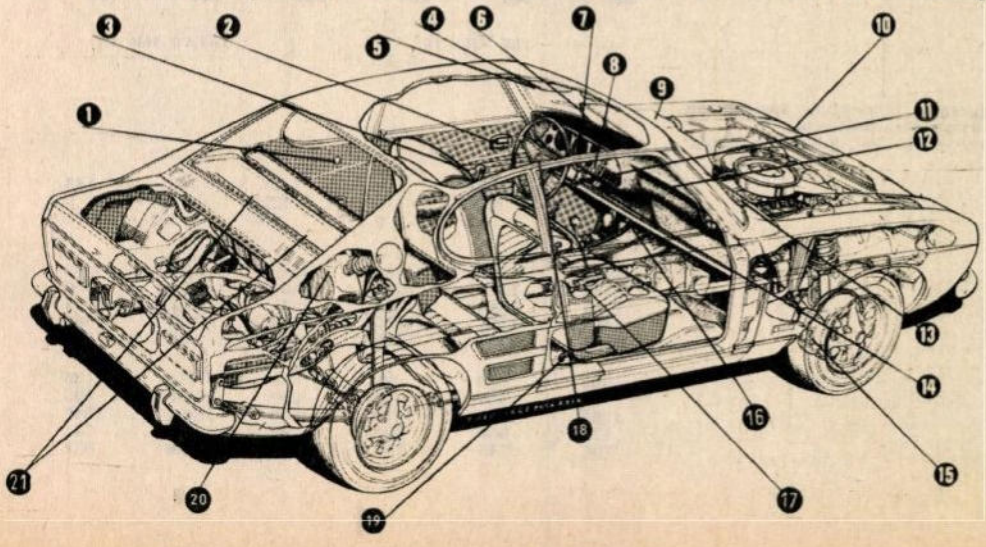
Ezt a kérdést — jogos kérdést — többen is felvetették. Valóban, nem is lenne teljes a 3000-es GT Ford Capriról írt beszámolónk, ha legalább a befejező részben, a részletes műszaki adatok ismertetése mellett, erre a valóban izgalmas — más autómárkák kapcsán is gyakorta felmerülő — kérdésre nem adnánk meg, nem kísérelnénk megadni a helyes, vagy legalábbis a mi ismereteink szerint helyes választ. Persze, csupán a konstrukciós adottságok néhány jellemző adata alapján. Az ütközési próbát ugyanis a gyakorlatban azért kerültük...

Azt ma már senki sem állítja, hogy a Capri „csak" divatautó. Igaz: méretre szabott kocsi. Jóllehet az 1300-tól 3000 kcm hengerűrtartalomig a vásárló dönti el, hogy a harminckétféle változat közül „sima" vagy GT kivitelben melyiket, milyen motorral és milyen teljesítménnyel akarja. És miként az L — XL — XLR aranykoszorús embléma is erre utal: a választott típuson belül a vevő még hozzá kaphat a kocsijához egynéhány extra dolgot. Csupán azért, hogy a Capri egyéni óhajának, elképzeléseinek, vagy ha úgy tetszik, akár a hobbyjának is tökéletesen megfeleljen. Csak egyet nem határozhat meg a vevő: a Capri külső vonalvezetését. Mert ez minden motorhoz, az alaptípushoz és a GT-változathoz, a szerény, betűjelzés nélküli egyszerű kivitelhez és a szuperluxus kiállítású „GT—XLR" változathoz egyaránt valóban: méretre szabott.

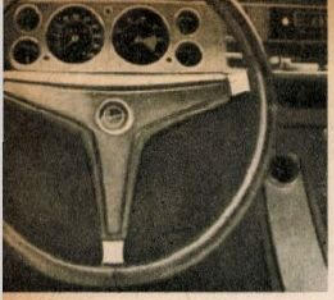
Ez a méretre szabott külső azonban egyik változatnál sem jelenthet hátrányt. Ha már megszoktuk a mélyen fekvő ülést, a nyújtott karral való kormányzás „kényszerűségét", továbbá azt is, hogy a vezetőülésből a kocsi orrát és hátsó részét egyáltalán nem, vagy csak kevéssé láthatjuk — inkább érezhetjük —, akkor már valóban élvezzük ennek az autónak a kitűnő gyorsulását. És ugyanakkor megnyugtató számunkra az is, hogy legalább olyan kitűnően lassul.

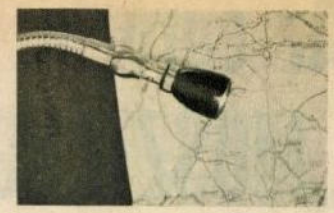
A Capri dinamizmusát még nyugalmi helyzetében is jól tükrözi — mintegy sejteti — az utastér, kiváltképpen a vezető előtti műszerfal, kormány különleges kialakítása, párnázottsága. Ezek a dolgok csupán rátekintésre is érzékeltetik, hogy ebbe a kocsiba, ebbe a karosszériába a biztonság is bele van konstruálva. Az utasteret lényegében egy biztonsági cellának képezték ki. Sokan élcelődtek azon — magam is meglepetéssel tapasztaltam, amikor a motorháztetőt először felemeltem —, hogy a Capri hosszan előrenyúló orrrészében valójában milyen kevés helyet igényel és foglal el — a hűtőt is beleszámítva — a tulajdonképpeni erőforrás: a 60 fokos dőlés-elrendezésű, 8,9 : 1 kompressziójú, függőszelepes (OHV), 2994 köbcentiméter hengerűrtartalmú V6 motor. De a látszatra levegős „töltelék-térnek" fontos funkciója is van. A biztonsági cella előtti és mögötti részt nem öncélúan a sportos megjelenés miatt építették ilyennek. Hanem azért, hogy adott esetben energiát — méghozzá nem kis energiát — legyen képes felemészteni. Egy esetleges ütközés ki tudja tombolni magát ezekben a biztonsági zónákban, s közben ereje fokozatosan elnyelődik, elvész. A fülkét és a benne ülőket tehát már nem, de legalábbis nem olyan intenzitással és feltehetően nem olyan következményekkel támadja meg. És az ilyen dinamikus autóknál ez a körülmény bizony külön is értékelhető szempont.

Almássy Tibor



A Caprival együtt megtervezett biztonsági fülke és az abban külön ilyen elv alapján kialakított biztonsági pontok: 1. Pillanatzáras első biztonsági övek; — 2. Süllyesztett ajtófogantyúk; — 3. Lapos, párnázott és bőrbevonatú ablakcsavarók; — 4. Párnázott, oldalvakítás ellen is védő napellenzők; — 5. Törhetetlen „sminkelő" tükör; — 6. Ütközésnél kipattanó, egyébként leblendézhető belső tükör; — 7. Párnázott szerelvényfal ferdén beépített vakításmentes műszerfallal; — 8. Süllyesztett emeltyűk és kapcsolók és fűtésreteszelő; — 9. A szikraképződés ellen is biztosított elektromos berendezés; — 10. A biztonsági utastér előtt energiát felemésztő (formálható energianyelő) zónák; — 11. A karmányoszlop jobb oldalán, térdsérülést nem okozó gyújtáskapcsoló; — 12. Párnázott műszerszekrény és szerelvényfal a „mitfárer" előtti részen; — 13. Erős szélben is szilárdan felfekvő ablaktörlők (a GT modelleken két fokozattal); — 14. Ütésre szilánkmentesen szétváló középső hamutartó; — 15. Kétkörös fékrendszer, elöl tárcsafékek; — 16. Kétfúvókás, lábirányítású ablakmosó berendezés (a vizet kilövellő pedálnyomásra a szélvédő-lapát is automatikusan törli); — 17. Az 1130 kg nyomásnak is ellenálló biztonsági ajtózárak; — 18. Energiaelnyelő ütköződobozzal kiképzett rugalmas kormány, a küllők vastag párnázással; — 19. Az előrebukást megakadályozó elsőülés-rögzítők; — 20. A hátsó kerekek közé és fölé épített, két oldalról és hátulról egyaránt védett benzintartály; — 21. A hátsó ülésekhez tartozó biztonsági öv bekötési pontjai (gyermekek részére is!)





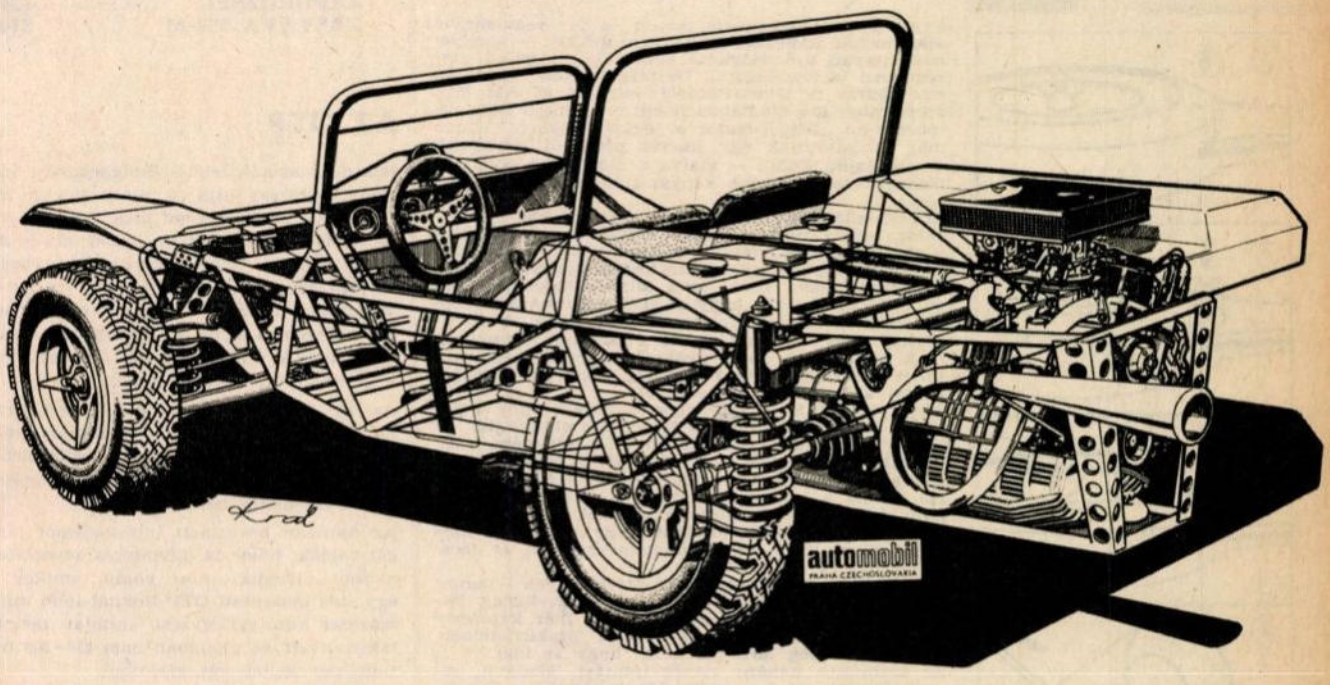


A FORD CAPRI TÍPUSOK MŰSZAKI ADATAI

	1300	1600	1300 GT	1600 GT	2000 GT	3000 GT
MOTOR						
Lökettérfogat	1298	1599	1298	1599	1996	2994
Furat mm	80,98	80,98	80,98	80,98	93,66	93,66
Löket mm	62,99	77,62	62,99	77,62	72,42	72,42
Lóerő (DIN)	52	64	64	82	92	128
Fordulat/perc	5000	4800	5800	5400	5250	4750
Max. forgatónyomaték	9,15	11,80	8,93	12,70	14,40	24,00
min. ford./pere	2500	2500	4000	3600	4000	3000
Sűrítés	9,0:1	9,0:1	9,2:1	9,0:1	9,0:1	8,9:1
MOTORKENÉS						
Nyomás alatti cirkulációs kenés						
Főáram olajszűrő						
Cserélhető olajszűrő patron						
Tartalom szűrővel (liter)	4,0	4,0	4,0	4,0	4,8	5,4
ÜZEMANYAGRENDSZER						
Mechanikus membrán tápszivattyú						
Esőáramú porlasztó						
GT: Weber-Fallstrom-Register						
3000 GT: Weber kettős porlasztó automatikus szivatóval						
Üzemanyagtartály (liter)	48	48	48	48	48	62
HŰTŐRENDSZER						
Termosztát						
Túlnyomásos rendszer						
Tartalom fűtéssel (liter)	5,8	6,5	5,8	6,5	8,5	8,8
ELEKTROMOS RENDSZER						
Telep	1300 és 1600 12 V/38 Aó			12 V/57 Aó		
Gyújtógyertyák az összesnél	Autolite AG 22					
ERŐÁTVITEL						
Szinkronizált négysebességű hajtómű sportos botváltókarral						
Áttételek: 1. sebesség	3,543	3,543	3,543	2,972	2,972	3,163
2. sebesség	2,396	2,396	2,396	2,010	2,010	2,214
3. sebesség	1,412	1,412	1,412	1,397	1,397	1,412
4. sebesség	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Hátramenet	3,963	3,963	3,963	3,324	3,324	3,346
KORMÁNYMŰ						
Fogaskerékrendszer						
Áttételek	17,7:1	17,7:1	17,7:1	17,7:1	17,7:1	21,1:1
Fordulókör (m)	10,2	10,2	10,2	10,2	10,8	10,8
FÉKEK						
Kétkörös fékrendszer. Önállító fékek elöl és hátul						
Szervóklegészítés az 1600-as és a GT-modelleken						
Elöl tárcsafék ∅ mm	243,5	243,5	243,5	344,5	244,5	244,5
Hátul dobfék ∅ mm	203	203	203	229	229	229
GUMIABRONCS						
Abrones nagysága	165 SR×13				185/70 HR 13	
Profil	5 J×13					
FELFÜGGESZTÉS						
Elöl: McPherson rendszerű kerékfelfüggesztés hidraulikus duplahatású teleszkóp lengéscsillapítóval, pálcarugós stabilizátorral						
Hátul: Merev tengely, félelliptikus hossz-laprugókkal, hossz-lengőkarral						
TELJESÍTMÉNY						
Maximális sebesség km/óra	138	150	149	161	172	183
Gyorsulás 0-ról 100 km/órára (mp)	21,6	17,6	15,5	12,4	11,3	9,8
Fogyasztás 100 km/liter	7,4	8,1	9,3	9,9	9,2	11,3-tól
KÜLSŐ MÉRETEK						
Hossz mm	4303	4303	4303	4303	4303	4303
Magasság mm	1330	1330	1330	1330	1330	1330
Szélesség mm	1645	1645	1645	1645	1645	1645
Nyomtáv elöl mm	1346	1346	1346	1346	1346	1352
Nyomtáv hátul mm	1320	1320	1320	1320	1320	1327
SÚLYOK (kg)						
Önsúly	900	910	920	930	970	1135
Megengedett terhelés	390	400	390	390	390	405
Megengedett összsúly	1290	1310	1310	1320	1360	1540
Megengedett tengelynyomás elöl	570	580	580	590	630	745
Megengedett tengelynyomás hátul	735	745	745	745	740	820

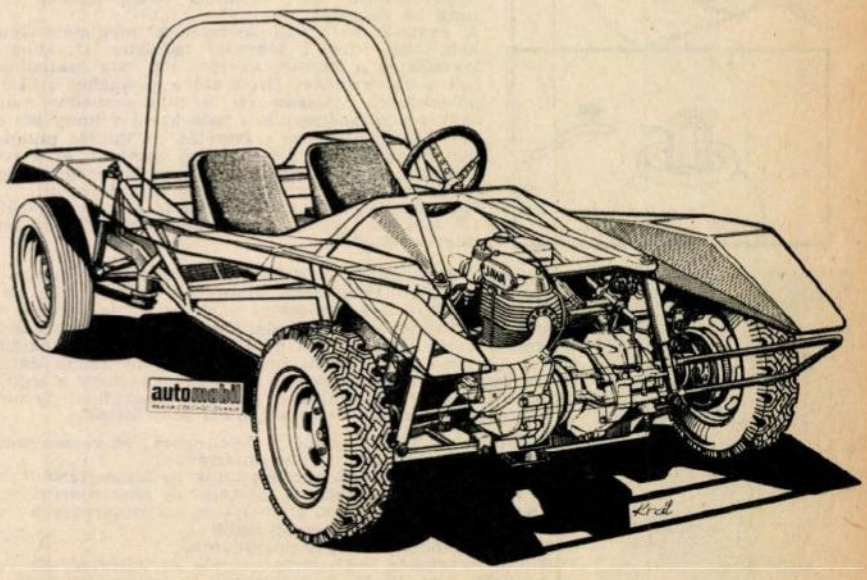
BUGGY OLDAL





Csehszlovák testvérlapunk, az „Automobil" januári számában fedeztük fel ezt a két érdekes modellt, és a prágai szerkesztőség utólagos hozzájárulására számítva mindjárt át is vettük az AM oldalaira a Skoda és Jawa buggy-k ábráit. A fényképen és Král Václav rajzán egyaránt szereplő Skoda prototípus csővázába — amint jelzik — egyaránt alkalmazható lenne a Skoda 100, 110 és 1000-MB kocsik motorja a teljesítményigénynek megfelelően módosítva. A 7,10×13, illetve 165—185×14 méretjelzésű gumiabroncsokra is utal a szöveg, amely különben elég szűkszavú, hiszen hangsúlyozzák, hogy tervekről, kísérletekről, prototípusokról tesznek említést.

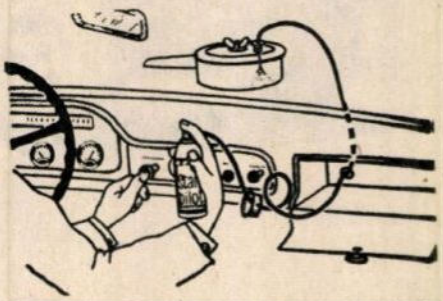
Különösen izgalmas elképzelésnek tűnik a salak-VB-győztes Jawa DT, több mint 50 lóerős alkoholos motorjával és a Trabant-601 futóművével házasított egyhengeres, fronthajtású Jawa buggy, de erről egyelőre semmi más adatszerű leírást nem találtunk.

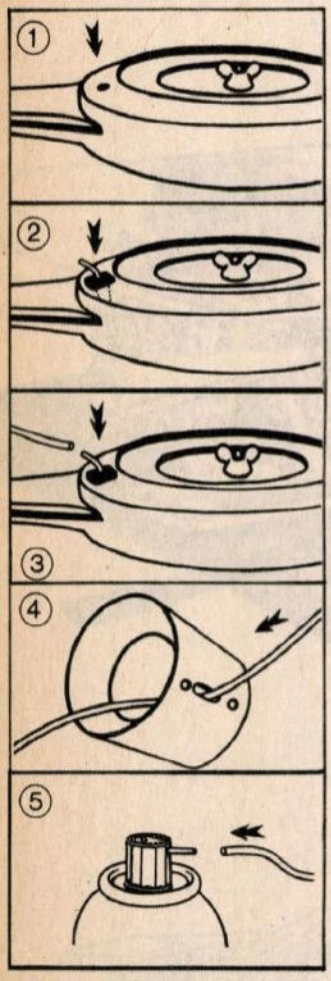


AUTÓSOKNAK



HIDEGINDÍTÁS START-PILOTTAL





Ezzel a már világszerte ismert és jó eredménnyel alkalmazott indításkönnyítő készülékkel — amelyet most ugyan újdonságként említünk — lapunk már régebben is foglalkozott. De még milyen régen! Az első leírás a Start-Pilotról ugyanis az AM 1953. szeptember 15-i számában jelent meg, majd 1954. október 1-én „Diesel-motor a jégszekrényben" címen már tudósítottunk egy sikeres próbáról, amelynek során Hajdú Endre — utalva a Start-Pilot elvére — bizonyította az éteres kényszerindítás eredményességét.

Ennek tehát több mint 17 éve már, de hát a Start-Pilot, amely hosszú-hosszú szünet után megjelent a magyar piacon, nálunk valóban újdonságnak számít. Most ugyanis gyors intézkedésekkel a Hunicoop Külkereskedelmi Iroda és a Mineralimpex közösen gondoskodtak arról, hogy az első szállítmány darabjai még az idei tél folyamán eljussanak az Autókerhez is. Ez a szezon persze, a dátumot is figyelve, csak a készülék hazai gyakorlati próbájaként említhető, mert egyelőre viszonylag kevés kerül forgalomba a kétféle berendezésből.

Az egyikfajta Start-Pilot úgy működik, hogy a palackot közvetlenül a motor légszűrője elé tartjuk, és odapermetezzük az indításkönnyítő folyadékot. Az ilyenfajta palacknak az ára 59,60 Ft. A másik, amely sokkal kényelmesebben használható, 84,50 Ft-ba kerül. Ennél a palack indításkor is a kocsiban tartható, és nem kell a motorház fedelét nyitni, mert a folyadékot — amely általában egy teljes téli szezonra elegendő — egy műanyagvezetéken át fecskendezhetjük a légszűrőhöz.

A Start-Pilot palackok, illetve szerelvények — amint erről tájékoztattak bennünket — a fényképen látható ügyes gyári csomagolásban ma már kaphatók az Autóker budapesti és vidéki szaküzleteiben. Akik tehát még tartanak attól, hogy az idei tél is ad számukra néhány nehéz indítási feladatot, kipróbálhatják, és ha megfelelőnek tartják, a következő hideg évszakban már rendszeresen használhatják a Start-Pilot berendezést, amelynek vezetékes elhelyezéséről, igen egyszerű felszereléséről mutatunk be rajzokat.

A csatlakozó-fúvóka méretének megfelelő lyukat kell tehát fúrni a légszűrő fedelébe (1), abba helyezzük el a permetező-fejet (2), oda csatlakoztatjuk a csővezetéket (3), majd a vezetéket átfűzve a palackfedél nyílásán (4) a még szabadon maradt csővéget rácsúsztatjuk a palacktető vékony kis csövére. Ha pedig kész a szerelés, az indítás pillanatában megnyomjuk a permetező gombját, és a szívótorokhoz jutó intenzív vegyianyagnak még a nagyon hideg, makacs motor sem igen tud ellenállni.

Ismertetőnk a benzinmotorokhoz ajánlott készülékről szól, de forgalomba hoznak dízelekhez is Start-Pilot indítókat.

AUTÓ-SZALONOK 1971

Az év első Szalonjáról, a Brüsszeli Kiállításról, amelyet január 19—31. között rendeztek, lapunkban már képeket is találnak, és amikor az AM mostani példányai megjelennek, már éppen zárja kapuit az Amszterdami Szalon, amely február 11—21. között várta látogatóit. A további nemzetközi autókiállításokról a hivatalosan kiadott program alapján adunk dátum-, illetve tárgyszerű tájékoztatást, megjegyezve, hogy a legújabb hírek alapján a szeptemberre tervezett frankfurti bemutató az idén mégis elmarad — és a párizsi sem biztos . . .

GENF: március 11—21. személyautók, sport- és versenykocsik
TORINO: márc. 27—ápr. 4. haszonjárművek
BELGRÁD: április 17—25. személyautók és haszonjárművek
BARCELONA: ápr. 24—máj. 4. személy- és haszonjárművek
FRANKFURT: szept. 16—26. személy- és haszonjárművek
PÁRIZS: október 7—17. személyautók
LONDON: október 20—30. személyautók
TORINO: november 3—14. személyautók és karosszériák
GLASGOW: nov. 12—20. személyautók és haszonjárművek

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, FEBRUÁR 15-ÉN

FIAT-500	**2255**
FIAT-850 Limousine	**7030**
FIAT-850 Sport Coupé	**380**
MOSZKVICS	**21 761**
RENAULT R-4	**1273**
POLSKI FIAT-1300	**6472**
POLSKI FIAT-1500	**1495**
SKODA	**20 469**
TRABANT Limousine	**32 703**
TRABANT Kombi	**3083**
VOLGA	**797**
VOLKSWAGEN-1300	**1861**
WARTBURG Limousine	**14 911**
WARTBURG de Luxe	**10 373**
WARTBURG Tourist	**1272**
ZAPOROZSEC	**1340**
ZASTAVA 750-M	**2106**

AZ OTP

február második felétől Budapesten a VI., Népköztársaság útja 23. alatti fiókon kívül az V., Deák Ferenc utca 7—9., az V., Marx tér 9. és a VIII., József körút 53. alatti fiókokat is bekapcsolta a gépkocsi-előjegyzési számlák vezetésébe. Az autóvásárlókat a kocsi átvételéről szóló értesítőlevélben a Merkur tájékoztatja arról, hogy melyik OTP-fiókot kell felkeresniök a hitellevél átvétele céljából.

Az új kocsik előlegét, illetve vételárát azonban a megrendelők továbbra is, változatlanul a lakóhelyükhöz legközelebb eső OTP-fióknál vagy Takarékszövetkezetnél fizethetik be.

Az újonnan bevezetett intézkedéstől joggal várják, hogy az ügyintézés zavartalanabbul történik, mint eddig, amikor is egyetlen budapesti OTP-fióknál több mint százezer autó-előjegyzési számlát tartottak nyilván, és általában napi 250—300 hitellevelet kellett ott kiállítani.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

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

FEBRUÁR 28.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Miskolc
Nyíregyháza
Szeged
Zalaszentgrót

MÁRC. 6., szombat
Keszthely

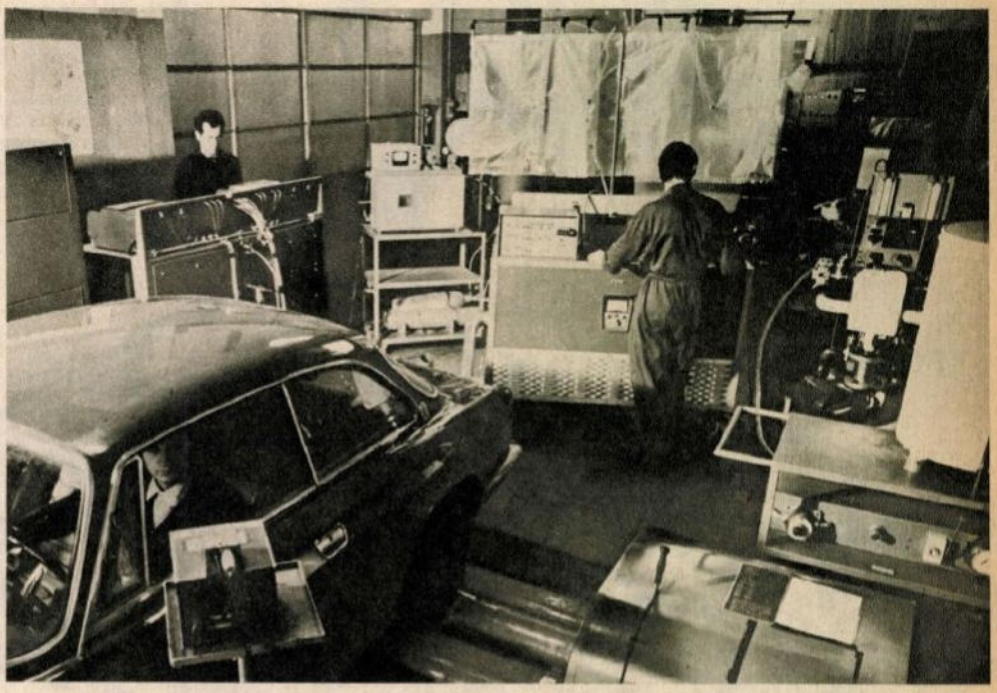
MÁRCIUS 7.
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunhalas
Miskolc
Nyíregyháza
Pécs
Szeged
Székesfehérvár

MÁRC. 8., hétfő
Dabas

MÁRC. 10. szerda
Szentlőrinc

MÁRCIUS 14.
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pápa
Pécs
Siófok
Szeged
Szentes
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

EGY ÚJ ALFA-LABOR



AHOL NEM CSAK A LÓERŐT ÉS A SEBESSÉGET MÉRIK

Miután az Egyesült Államokban 1963-ban kibocsátották az első szabványokat a levegőszennyezés megakadályozására (California Test), Európa is szükségét látta annak, hogy ebben a kérdésben közös normatívákat hozzon létre, amelyek ezen felül figyelembe kell, hogy vegyék az itt fennálló különböző viszonyokat a környezet és az autóközlekedés tekintetében. Ebből a célból megbízták az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságán belül a Working Party 29 (WP—29) munkabizottságot azzal a feladattal, hogy dolgozzon ki megfelelő programot. Az olasz kormány is megfelelő intézkedéseket kíván tenni, hogy törvényhozásukba beiktassák az EGB ajánlásait, amelyek éppen a WP—29 által végzett tanulmányok nyomán születtek.

A levegőszennyezés problémájának lehetséges megoldásait kutató és tanulmányozó kezdeményezések keretében az Alfa-Romeo egymást követően két egyezményt írt alá, 1968-ban és 1970-ben. Először az ENI, majd az ESSO, a Fiat és a Mobil Oil cégekkel, hogy széles körű együttműködést hozzon létre annak érdekében, hogy a belsőégésű motorok által kibocsátott kipufogógázok a jövőben kevesebb szennyeződést tartalmazzanak.

Ettől függetlenül az Alfa-Romeo saját intézkedési tervet is kidolgozott a levegőszennyezés megakadályozására. Először azzal, hogy valamennyi modelljén alkalmazott egy olyan berendezést, amelynek segítségével a fejlődő kartergőzöket ismét vissza lehet vezetni az égési körfolyamatba, azután azzal, hogy újabb motorjainál félgömb alakú égési teret alkalmaz, amely lehetővé teszi a hajtóanyag jobb elégését, és ennélfogva csökkenti a fogyasztást, valamint a kipufogógáz mérgezőanyag-tartalmát.

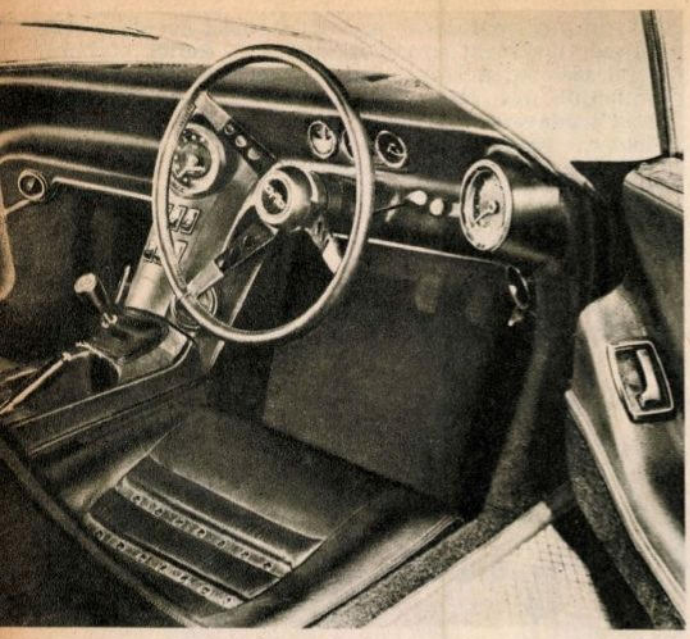
Valójában az elérendő cél az, hogy tökéletes legyen a hajtóanyag elégetése, és a kipufogógázban ne legyenek elégetlen szénhidrogének, illetve ne legyen a gázban szénmonoxid.

A kis fogyasztás és a csekély levegőszennyezés elemi követelményeit meg lehet valósítani például több karburátor alkalmazásával is, amelyek —, ha hengerenként külön-külön kerülnek felszerelésre — lehetővé teszik az optimális megoldás megközelítését.

Az Alfa-Romeo típusok egy részét húsz év óta —, de ma már majdnem mindegyik típust — kettős karburátorral szerelik. A kétporlasztós motort azonban nem tekinthetjük úgy, mint egyedüli célszerű konstrukciót a levegőszennyezés problémájának megoldására. A jövőt illetően viszont számolni kell azzal, hogy a járművek közül nemcsak a motor teljesítményére, a fajlagos fogyasztásra, a súlyra és a helyfoglalásra vonatkozó adatokat kell irányadónak tekinteni, hanem azokat is, amelyek a kipufogógáz mérgezőanyag-tartalmára vonatkoznak. Ezek a mérgező anyagok éppenséggel a motor szerkezetétől függenek — közelebbről a robbanótér kialakításától, és a motor szabályozottságától, valamint e beszabályozások elvégzésének pontosságától. Ezekkel feltétlenül javítani lehet a motornak mindazon tulajdonságait, amelyeket jelenleg a levegőszennyezés elleni harc keretében hozott szabályozó intézkedések alapján értékelnek. A jövőre nézve azonban, amikor a járművek száma sokkal több lesz, mint ma, könnyű belátni, hogy a legtökéletesebb beszabályozás sem lesz már kielégítő. Szükségessé válik a kipufogószelep által kiengedett gázokat még utólagosan megfelelő „kezelésnek" alávetni, hogy lehetővé tegyük azok tökéletes elégését, illetve el tudjuk távolítani azokat a gázrészeket is, amelyek a megelőző körfolyamatban nem égtek el.

Ahhoz pedig, hogy számba vehessük a gépjárművek kipufogógázaiban levő káros anyagok jelentőségét, nagyon nagy pontosságú műszeres berendezésekre van szükség. Ellenkező esetben megtörténhet, hogy hatékony megoldások, vagy jó hatású szerkezetek alkalmazása helyett éppenséggel ellentétes értelmű intézkedéseket teszünk.

Az Alfa-Romeo gyár már jelentős összegeket — százmilliókat — áldozott arra, hogy rendelkezzék ezekkel a műszerekkel, amelyeknek használata új, különleges laboratóriumok létrehozását is szükségessé tette. Ezekben a laborokban a vizsgálati modellek olyan módon működnek, hogy üzemük a közúti forgalomban előforduló állapotokat tökéletesen utánozzák.

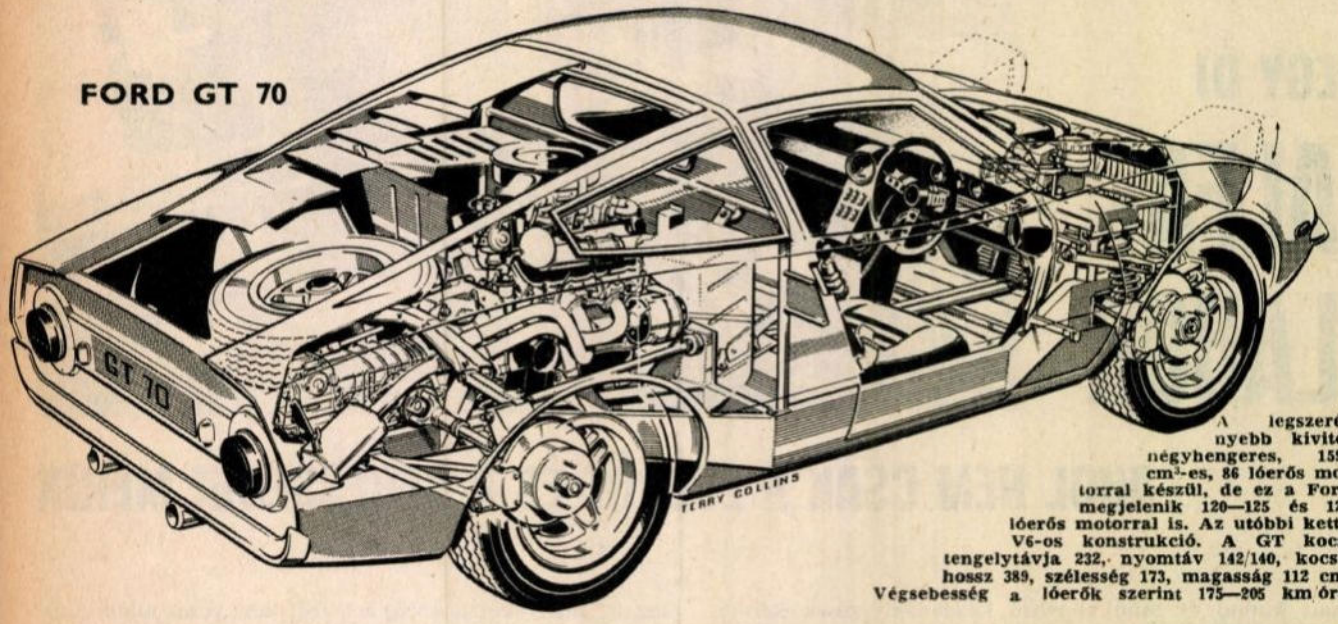


BRÜSSZELI BEMUTATÓ

1971

Az új év első autóbemutatója egyben az 50-ik Brüsszeli Szalon. A jubileum miatt jóformán minden autógyár eljuttatta modelljeit a január végi bemutatóra, és néhányan itt tartották új típusaik premierjét is. Először szerepelt nemzetközi fórumon a Togliattiban gyártott VAZ 2101-es kocsi is, amely a licenciától eltérő OHC motorjával, erősített futóművével igen jó kritikákat kapott. A sztárok sztárja azonban a sportkocsik családjából került ki, és a középmotoros Ford GT — ez a kocsi szerepelt lapunk legutóbbi számának címoldalán — valóban érdekes. Dinamikus vonalvezetés, praktikus szerkezeti elrendezéssel. Eddig csak a nagyon drága és nagyon gyors sportautók építői helyezték középre a motort, de a jövőben bizonyára sok követője akad ennek a stabilitást fokozó építési módnak.

FORD GT 70



A legszerényebb kivitel négyhengeres, 1599 cm³-es, 86 lóerős motorral készül, de ez a Ford megjelenik 120—125 és 128 lóerős motorral is. Az utóbbi kettő V6-os konstrukció. A GT kocsi tengelytávja 232, nyomtáv 142/140, kocsihossz 389, szélesség 173, magasság 112 cm. Végsebesség a lóerők szerint 175—205 km óra



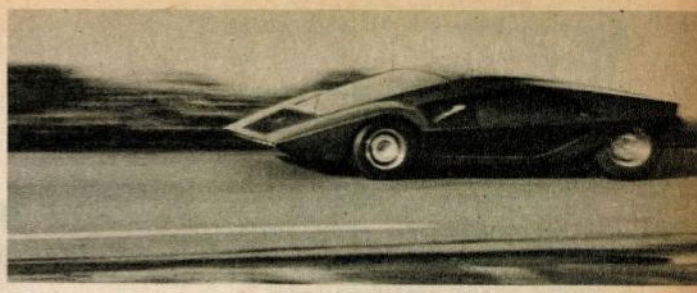


BMW TOURING

A „2000 tii" jelzés ugyancsak hozzátartozik e modell nevéhez, ugyanis a kétliteres alaptípus benzinbefecskendezős motorja, elismerten jó futóműve, ötfokozatú váltója van itt a kombiszerű felépítmény alatt. Amíg tehát a Ford GT-70 vad versenyautónak látszó karosszériája mögött szerény, 86 lovas, 1,6 literes motor is található, ez a BMW túrakocsi 130 DIN lóerőt gyújtat, és ellentmondva családias jellegének, 190 km/ó sebességet ér el. Ügyes ötvözet, jó példa arra, hogyan lehet a célszerű kombidobozból megnyerő stílust varázsolni. Itt lehet jól rakodni, sok csomagot szállítani, vagy pedig valóban sportosan autózni

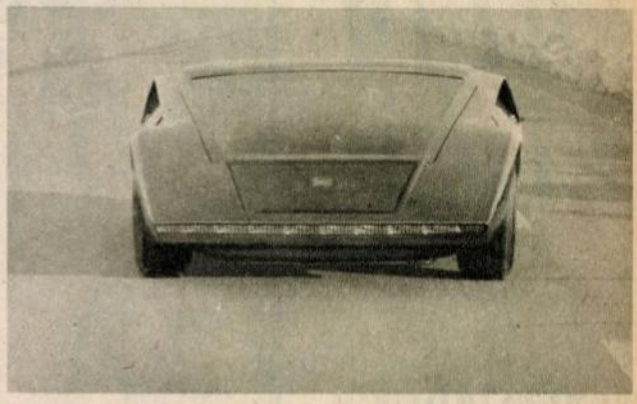


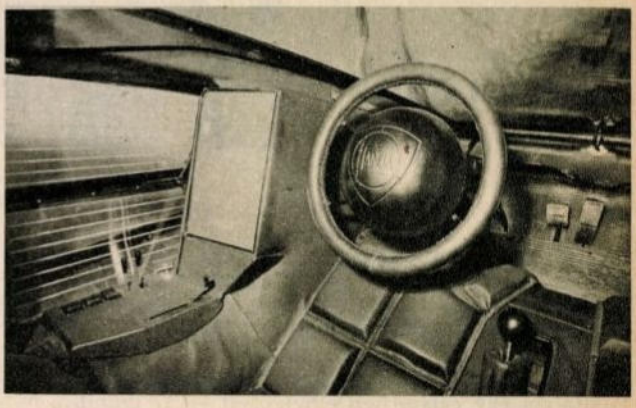


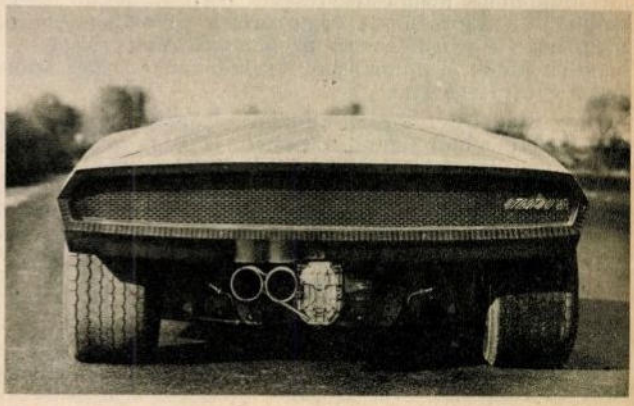


BERTONE STRATOS

Itt viszont nincsen semmi kombináció, a „Stratos" kizárólag újszerűséget hirdet. Az olasz specialista most egy Lancia Fulvia 1,6 HF típust választott a formai kísérlethez. Ennek fő darabjait szorította be az ék alakú, színszűrős üvegezésű karosszériába, a nem több mint 358 cm hosszú, 187 széles, 84 cm magas — tehát nagyon alacsony — 222 cm tengelytávú kocsiba, amelynek súlya sem több 710 kg-nál. A múlt évi Torinói Szalonra tervezett modellről most már néhány részletet is be lehet mutatni, de a sebességről még nem közöltek adatot







Nagy érdeklődést — és azóta nálunk is sok-sok kérdést — váltott ki egy újszerű akkumulátorcsalád bemutatója. A tévé-adásból és több napilap híréből olvasóink is tudomást szerezhettek már arról, hogy valami különlegesség van születőben, és minthogy télen az akkumulátorral kapcsolatos témák mindig a középpontban állnak, közöljük az Interag Rt által rendelkezésünkre bocsátott tájékoztató szövegét a nagy jelentőségűnek ígérkező, de pillanatnyilag csak elméletileg értékelhető újdonságról.

BIKA VILLÁM TAJGA

BEMUTATKOZIK EGY ÚJFAJTA AKKUMULÁTOR-CSALÁD



A feltalálók — Gábriel János, dr. Tóth László, Farkas István és László István — az akkumulátor-újdonság szakmai bemutatóján

AZ INTERAG RT szolgálati találmányaként jelenleg kifejlesztés alatt áll a „To—Ga" típusú akkumulátorcsalád **„Bika"** és **„Villám"** nevű változata, valamint a speciálisan nehéz indítási viszonyokhoz a **„Tajga"** elnevezésű változat.

Mindháromnak alapvető jellemzője, hogy az indítás pillanatában egy célszerűen elhelyezett — az önindító motor működtető mágnestekercsével párhuzamosan „megszólaló" — kapcsoló az áramköröket olymódon bontja meg, hogy a gyújtótekercs az önindító motor által terheletlen külön áramforrásból kapja a működéshez szükséges gyújtó-energiát.

Az így kialakított táp-áramforrás biztosítja, hogy megnövekedett motorellenállás esetén is a normál üzemi állapotnak megfelelő, vagy annál hatékonyabb gyújtószikra alakuljon ki a gépkocsi gyújtási áramkörében. — Függetlenül attól, hogy a pillanatnyi rövidzárt jelentő önindító motorterhelés milyen feszültségesést okoz az alapakkumulátor kapcsain belül.

Az alapváltozatok ismertetése:

„Bika":

jellemzője, hogy az alapakkumulátor dobozába cellánként az elektrolit-térbe nyernek beépítést a segédakkumulátor-cellák. A közös elektrolit-térbe helyezett segédakkumulátorok ionáramlásmentes kitakarását külön műanyagból készült saválló ionserleg akadályozza meg. A segédakkumulátorok csak hidraulikai szempontból közlekednek a főakkumulátor elektrolit-terével, de az indítás (rövidrezárás) pillanatában függetlenek az elektrolittér áramviszonyaitól. Ily módon a segédakkumulátorok a névleges akkumulátorfeszültségen (vagy felette) táplálják ki a kapcsolókörön keresztül a gyújtókört.

„Villám":

jellemzője, hogy a kapcsolóval együtt külön egységet képez. Alapvetően Ni—Cd akkumulátoregységekből képezték ki, azaz „külön elektrolit-teres" megoldást jelent. E típust azokba az autókba építhetik be, amelyek a beépítés időpontjában még kielégítő hatékonyságú alapakkumulátorral rendelkeznek, de hozzá kívánnak jutni a gyors indítást nehéz viszonyok között is lehetővé tevő „To—Ga" rendszerhez (ami költségmegtakarítást eredményez).

„Tajga":

jellemzője, hogy csak kapcsolástechnikai megoldást jelent, mind a „Bika", mind a „Villám" típus esetében. Ennél a kialakításnál a segédakkumulátorok nem nyernek testelést, vagyis az átkapcsolás pillanatában soros átkapcsolás hozható létre az alap- és segédakkumulátor között, ami a névleges feszültségszintet gyakorlatilag 60—80%-kal megemeli. Tekintettel arra, hogy e túlterhelés csak az indítás pillanatában érinti a gyujtótekercset, ami általában nem okoz tartós rongálódást, a különösen nehéz indítási viszonyok között (például —20°C alatt) üzemelő gépkocsinál e típus alkalmazása is indokolt lehet.

A tájékoztató alkalmával a speciális kapcsolóval egybeszerelt mindhárom változatot úgy mutatták be, hogy vizuálisan (fénycsövekkel és katódsugárcsövön) is követni lehetett az új típusú akkumulátorok működését.

A feltalálók véleménye szerint ez az újszerű indítási megoldás egyrészt lehetővé teszi a robbanómotoros autók megbízható téli üzemeltetését, másrészt lényegesen megnöveli az akkumulátorok élettartamát.

MIT TUDNAK A BOGARAK

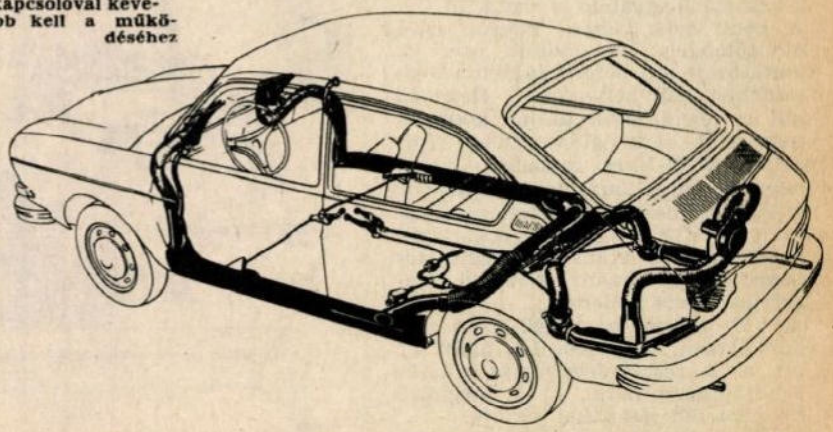


Az újabb 411-L modellt mi most a téli viszonyok között próbáljuk, de felidézünk egy képet, amely több mint két éve, jó időben még a VW-gyár lyukacsos kísérleti útján készült. A futómű valóban jól bírja a nem éppen kedvező terepet, és mérsékelt tempónál hóban, jégen is jól mozog a széles nyomtávú nagy bogár, amelynek elejét az idők során kissé átformálták. Az első szériától eltérően két-két kör alakú lámpa — a belső jódizzóval — került a homlokfalra, és a jelvény is lejjebb csúszott a fedőlemezről





Ez a rajz a sorozat első 411-es modelljeinek fűtési rendszerét mutatja. Azóta némileg egyszerűsítették ezt a hálózatot: most egy kapcsolóval kevesebb kell a működéséhez



Legutóbb a VW-411-es fűtési rendszerének leírásánál hagytuk abba az ismertetést, de most a folytatás ugyancsak téli téma marad.

Magáról a fűtésről még csak annyit, hogy tökéletesen ellátja feladatát, de ha nem farmotoros kocsiról van szó, kétségtelenül sokkal egyszerűbben és olcsóbban lehet meleggé tenni, melegen tartani az utasteret. Ha elöl van a motor, akkor nem nagy gond hátrafelé vezetni a meleg levegőt; a fordított irányú áramlás közel sem megy ilyen könnyen. A gyakorlatban ez annyit jelent, hogy ha téli utazásnál nem kapcsoljuk be a 411-es benzin-elektromos üzemű fűtő-apparátusát, pusztán a négyhengeres motor hőtermelésétől nem lesz meleg a kocsi. Sőt, az elöl ülők határozottan fázhatnak, és főként a lábtér — ahova az első ülések alól juthat a meleg levegő — marad hideg, ha nem dolgoztatjuk a fűtőelemet.

Ennek a kocsinak az eleje még az enyhébb téli napokon is jól használható frizsidernek, hiszen a menetszél erősen hűti, meleg viszont sehonnan sem jut előre. Így azután a homlokfal mögötti műanyagpalackban kőkeményre fagyott a víz, mert — bár téli, szegecses gumikkal kaptuk a kocsit — az ablakmosó edénye nyilván sima vízzel volt feltöltve. Kiszereltük, kiolvasztottuk, majd pedig svéd recept szerint egy liter denaturált szesszel és fél liter vízzel feltöltöttük, és attól kezdve bármilyen hidegre is fordult az idő, kitűnően működött. Persze, ezt az 1,5 literes tartályt nemcsak folyadékkal, hanem 3 att levegővel is fel kell még pumpálni, hogy a gombnyomásra valóban könnyen spriccelje, tisztítsa a szélvédőt.

A két parányi furatú fúvóka is befagy ugyan, de ha föléjük tartjuk

az elektromos cigarettagyújtót, pillanatok alatt sisteregve kiolvad a fagydugó. Az ilyen primitív módszerek még nem mellőzhetők tehát egy szuperkomfortos, fűtőszálas hátsóablakkal szerelt „L" típusú, vagyis luxus kivitelű kocsinál sem, mint ahogy az idei téli autózás a kocsi körüli hólapátolást is elég gyakran igényelte. És amikor havazott, a szélvédő előtti szellőzőrácsot itt igen gondosan kell kiszabadítani a hó alól, mert arra hiába várunk, hogy a motor melegétől úgyis kiolvad. A kocsi farában levő motor melegétől sohasem tűnne el az első rácsozatra tapadó hóréteg. Ha viszont fedett a rács, nem jut levegő a szellőzőcsatornába, márpedig ehhez a fűtési szisztémához itt mindig kell a friss légáram.

A szellőzés különben igen sokféle módon állítható és szabályozható, de a 411-es kényelmi berendezéseit különben sem lehet kifogásolni. Az is praktikus, hogy mindkét oldalon kulccsal vagy retesszel külön-külön nyithatók, illetve zárhatók az ajtók, de egy kívül 163,5, belül pedig 136,5 cm széles kocsinál ez szinte nélkülözhetetlen, mert egyik oldalról átnyúlni a másikra nem éppen egyszerű művelet. Hasonló tornászást igényel, amikor a hátsó ülés mögötti 180 dm^3-es nyitott rakodótérbe vagy térből kell pakolni a csomagokat. Ez persze csak a kétajtós típusnál okoz gondot, mint ahogy a ki- és beszállás sem megy mindenkinek, minden esetben könnyen. A két plusz ajtó ugyan 340 nyugatnémet márkával többe kerül, de ilyen méretű európai autónál feltétlenül természetesebb megoldás, amikor a hátra ülőket nem kell tornásztatni.

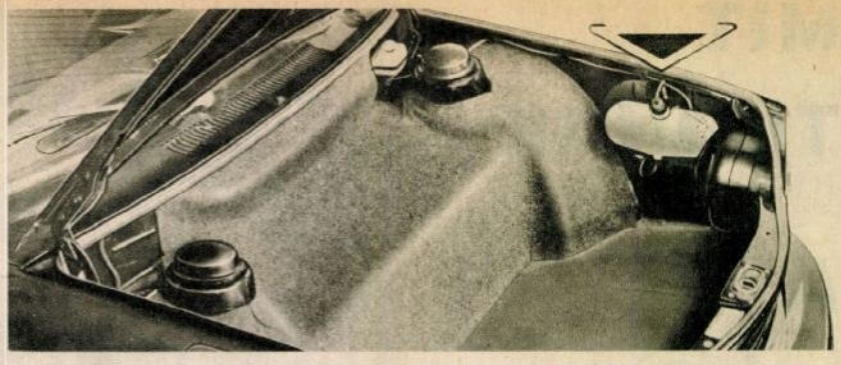
A 411-es VW tervezői, úgy látszik, a vezető számára kívántak minden komfortot megadni. Ez a kocsi könnyen és nagyon precízen kormányozható, fordulóköre balra 11,8, jobbra 11,1 méter átmérőjű. És annak ellenére, hogy az 1302-es bogár fordulókör-átmérője a gyár szerint kb. 9,6 méter, ezt a félméterrel hosszabb 411-es modellt — tapasztalataink szerint — kellemesebb irányítani, kevesebb ügyeskedéssel lehet még igen szűk helyre is betolatni.

A manőverezéseknél előny, hogy jól látható a kocsi eleje, és jobban érzékelhető nagyablakos háta is.

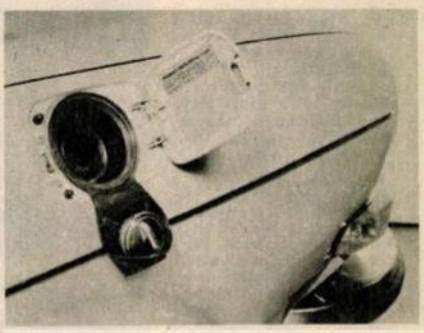
A kocsi orra viszont nagyon is a mellsőtengely elé nyúlik, ezért a korlátozott ívű befordulásoknál óvatosabban kell helyezkedni. Hogy ez mit is jelent, azok tudják könnyen megérteni, akik például 603-as Tatrát, vagy R-10-es Renault-t vezetnek. A nagy, farmotoros Tatrához különben más tekintetben is fűzik rokoni szálak a nagy VW-bogarakat: a súlyelosztás aránya, a léghűtéses farmotor, a viszonylag rövid tengelytáv közös jellemzők.

A VW-411-nél nem kell azon sem csodálkozni, hogy elöl 1,3, hátul 2,5 att a tanácsolt légnyomás, illetve félterhelésnél hátul 2,1 is megfelel, ha nem téli gumikkal járunk.

A kormányzást sem nehezíti a puhának tűnő két elsőkerék, amelyek



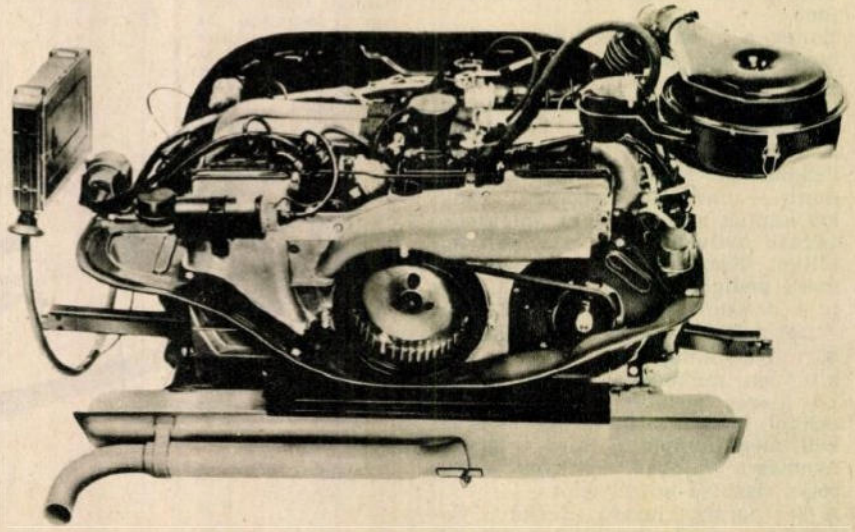
Külön is megjelöltük a másfél literes fehér műanyag tartályt, amelybe denaturált szeszes folyadékot töltöttünk. És külön is szólunk a csomagtartóról, amelybe kétségtelenül sok minden elfér, de másként viselkedik a kocsi, amikor üres, és megintcsak másként, ha tekintélyesebb súllyal terhelik az elejét. Ez a kritikus tulajdonsága — jól tudjuk — megvan mindegyik farmotoros túrakocsinak





Egy gyári fotó a valóban elegáns tanknyílásról — és kép a gyakorlatból, amikor a befagyott zárósapka kiszabadítása után nehéz elkerülni, hogy a jég és a hó ne hulljon a nyitott torokhoz. Az is okozhat kellemetlenséget — felpörög a motor —, amikor a cipőtalpról hó vagy jégdarab kerül a padlóból kiemelkedő gázpedál alá. Onnan bizony nemigen olvad ki, hiszen a farmotoros kocsi eleje, alja télen mindig hideg marad

És most nézzük a 411-es farmotorját, mégpedig a 80 lóerős benzinbefecskendezős kivitelt, amelynek egyik jellegzetessége a kép bal oldalán látható komputer-doboz. Az „Einspritz"-es, „E" betűs 411-es kocsik 1679 cm^3-es, 8,2 : 1 sűrítésű, négyhengeres, léghűtéses boxermotorja 4900 f/p-nél adja a 80 lóerőt. Ezzel a motorral 17,9 mp, a kétporlasztóssal 15,0 mp alatt lehet 100 km/órára gyorsítani. A végsebesség pedig a porlasztós motorral 151 km/ó, a befecskendezőssel 155 km/óra. A rugalmasság, de még a motorhangosság terén sincsen túl nagy különbség a kettő között. Aki viszont a komputeres típust választja, jó, ha olyan országban autózik, ahol a világ jelenlegi 8900 (!) VW-szervizállomása közül talál néhányat, mert ha az elektronikánál valami elromlik, nem könnyen boldogulhat vele





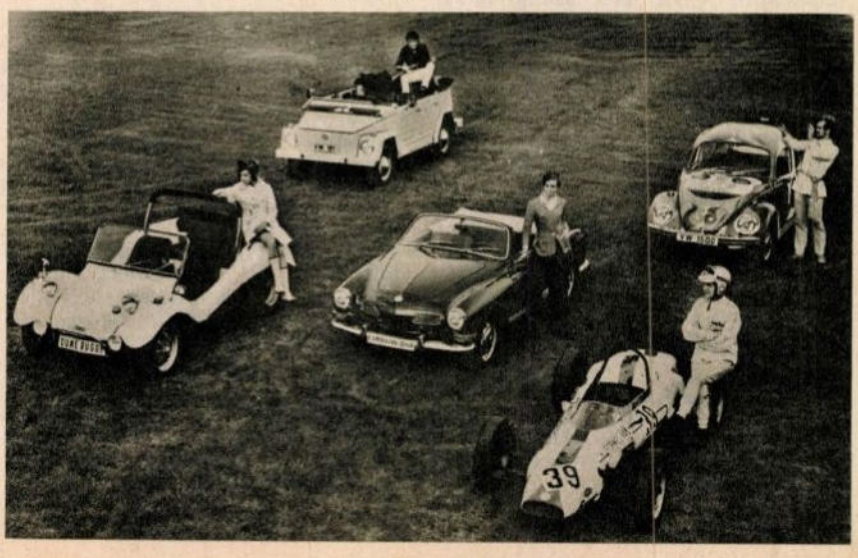
És most nézzük meg, hányféle VW szerepel a mai gyártási programban, nem számítva a mikrobusz jellegű variációkat. Kezdjük az igazi bogár-családdal, amelynek tagjai ma 1,2, 1,3 és 1,6 literes motorral, Limousine, Cabriolet és Coupé karosszériával 34, 44 és 50 lóerővel rendelkezhetnek, sőt a nagyobbak már automatikus kapcsolóval is forgalomban vannak



Szerkezetileg a bogár-koncepciót nyújtják az 1600-as típusok is, bár formailag csak a TL emlékeztet a bogárhátra. Ez a család 1,5 literes, 45 lóerős, illetve 1,6 literes, 54 lóerős motorral épül, és az 1584 cm³-es motorhoz csatlakozhat a VW Automatic kapcsolómű is

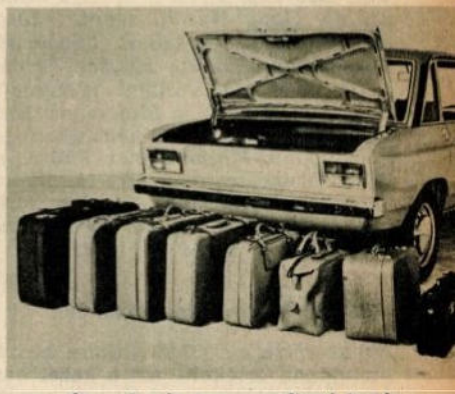


A „nagy bogarak" három alapkivitelben, két- és négyajtós, illetve Variant nevű kombi-karosszériával készülnek, de tovább bővítik ezt a családot is, a luxus jellegű, no meg az automata sebességváltós 411-est. És ugyancsak a bogár-famíliából — a kisebbekből — nőttek ki az alsó képen sorakozó specialitások



így is túl érzékenyen közvetítik a volánt fogó kézhez az útfelület minden kis redőjét, göröngyét. Fékezésnél azonban még nagy tempónál is nyomtartó a kocsi, amely kanyarokban is biztonságosan mozog, hacsak nem nagyon sikos a talaj. Akkor, és — mint már az előző leírásban ugyancsak kitértünk rá — oldalszélben nem érzi jól magát.

Ezek után ismét idézzük a Volkswagen Művek mostani vezérigazgatójának azt a mondatát, amely szerint, akik megvásárolták a 411-est, meg vannak vele elégedve. Tény viszont, hogy 1969-ben, amikor a VW összes termelése 1 546 457 személyautó volt, ebből az óriási produkcióból mindössze 42 223 darab 411-es Limousine-t és 7452 darab 411-es Variant-ot — vagyis kombit — gyártottak. Ha pedig azt is figyelembe vesszük, hogy ugyanakkor az Audi-100 típusból — amely nem olcsóbb (sőt drágább), mint a 411-es VW — 67 852 darab kocsi hagyta el a futószalagot, és talált könnyen vevőre, akkor elgondolkoztató a nagy bogár helyzete. Még akkor is, ha tulajdonosaik megelégedettek.



És ami már nem mondható bogárnak a VW-programból: az új K-70-es modell, amely fronthajtású, tehát hátul nem a motor, hanem a csomagok számára van fenntartva a hely. Méghozzá jó nagy hely

(Gyári fotók és Herendi Viktor felvételei)

Ebben az árcsoportban meglehetősen sokfajta autót kínál a világ. (A 411-LE kétajtós kivitelben 8810 DM, a Variant-változat 9190 DM, a nálunk próbán levő 411-L típus — a rádióval, a fűtőszálas hátsó üveggel, a szegecses gumikkal és a biztonsági övekkel — kb. 170 ezer forintos kocsinak tekinthető.) Ebben a kategóriában sokat várnak az autóktól. Itt elfogadható, de közel sem csúcseredmény a 17,0 mp idő alatti gyorsulás 0—100 km/óráig, mint ahogy a 150 km/ó körüli végsebesség is némi indokolásra szorul, ha más gyártmányok a 160-hoz vannak közel, vagy túl is jutnak azon. A VW azonban egy sajátságos kategóriát jelent, és erről még külön kell beszélgetni.

Liener György

MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

A SZERVEZETT MOTOROSOK KÖZGYŰLÉSE

Január 23—24-én a megyei motoros bizottságok, motoros klubok, szakosztályok és csoportok több mint félszáz küldöttjének részvételével tartotta meg tanácskozását a Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottsága. Meghívott vendégként megjelent *dr. Tőzsér István*, a KPM főosztályvezetője, *Szerényi Zoltán*, a KBT titkára, *dr. Gaug Károly* rendőr százados, a BM Közlekedési Csoportfőnökség munkatársa, *Kovács Ferenc*, a Turistaellátó Vállalat igazgatója, és *Dékán György*, a Motorsport Szövetség főtitkára. Az elnökségben helyet foglalt *Kozmanovics Endre*, az MTS Tömegtestnevelési és Sportosztályának vezetője, *Angelusz Miklós*, az MTSZ elnökhelyettese, *Thuróczy Lajos*, az MTSZ titkára.

A társadalmi munka értékelése

Fuchs Imre, az OMB titkára beszámolójában értékelte azt a közel hatéves társadalmi munkát, amelyet az Országos Motoros Bizottság irányításával végeztek a klubok a szervezett motorozás fejlődése érdekében. Az elsőként létrehozott Pest megyei Motorklub után országszerte alakultak meg a mind nagyobb számú klubtagságot tömörítő motoros szervezetek, az MTSZ keretében elkezdte működését az Országos Motoros Bizottság, amely mellett ma már öt szakbizottság dolgozik. A klubokat az a társadalmi igény hívta életre, hogy a több mint félmillió kétkerekű gépjármű vezetőjének legyen érdekképviseleti fóruma, olyan szervezet, amely egyben szolgáltatásokat, kedvezményeket nyújt, turisztikai programokat biztosít, foglalkozik balesetelhárítással, műszaki és oktatási téren is támogatja a motorosokat. Az elmúlt időszakban e munkát hazai és külföldi túrák, tájegységi és országos találkozók, vezetéstechnikai és Kresztovábbképzések, műszaki szolgáltatások fémjelezték. Az OMB feladatköre most újabbal bővül: a KPM az egész országra szólóan engedélyezte a motorkerékpár-vezetői tanfolyamok rendezését. Az OMB titkára ezután foglalkozott azokkal a szervezési, anyagi gondokkal, olyan alapvető feltételek hiányával, amelyek lassítják a mozgalom fejlődését és sürgős megoldást követelnek. A perspektivikus tervek végrehajtásához az MTS és az MTSZ központi és helyi szerveinek fokozott támogatására van szükség, s ezzel párhuzamosan a klubokban növelni kell a társadalmi aktívahálózatot. Az OMB továbbra is kéri a KPM, a BM és a KBT támogatását a szervezett motorozás mozgalmának fejlesztéséhez, ami valamennyi közlekedéssel foglalkozó állami és társadalmi szerv közös érdeke.

Dr. Tőzsér István főosztályvezető a KPM támogatását ígérte



A közlekedési koncepció szellemében

Dr. Tőzsér István, a KPM Autóközlekedési Főosztályának vezetője előadásában vázolta a közlekedési kormányzat koncepciójának főbb vonásait, a közúti motorizáció várhatóan gyorsütemű fejlődését. Mint mondotta, ebben az időszakban, amikor közlekedésünk még „kamasz jellemvonásokat visel", de már a „felnőtté válás útjára lépett", igen fontos feladat, hogy társadalmi összefogással, minden rendelkezésre álló eszközzel felkészítsük a gépjárművezetőket azokra a változásokra, amelyek közlekedésünkben nemcsak műszaki-technikai téren követelnek korszerűséget, hanem a közlekedő ember magatartásában, szemléletében is „korszerűsítést" kívánnak. A KPM vezetői éppen ezért nagy figyelmet szentelnek a szervezett motorosok mozgalmának, amely — a közlekedési kormányzat célkitűzéseinek megvalósítását segítve — a többi között szolgálja azt a célt is, hogy a társadalmi együttélés szabályai a közutakon is érvényesüljenek. A főosztályvezető kiemelte a motorkerékpár-vezetői oktatás és továbbképzés jelentőségét, s szólt arról: lehetőség nyílik arra is, hogy a szervezett motorosok vezetői tagjai legyenek majd a megyei szervizbizottságoknak, s e fórumokon eredményesen képviselhetik a motorosok érdekeit. Dr. Tőzsér István végezetül ígéretet tett, hogy az itt elhangzó értékes, hasznosítható javaslatokkal, az OMB előterjesztése alapján érdemben foglalkoznak majd a Minisztériumban.

Előtérben: a balesetelhárítás

A motorozás aktuális gondjairól a baleseti statisztika tükrében beszélt *dr. Gaug Károly* rendőr százados. A



Fuchs Imre tartott titkári beszámolót

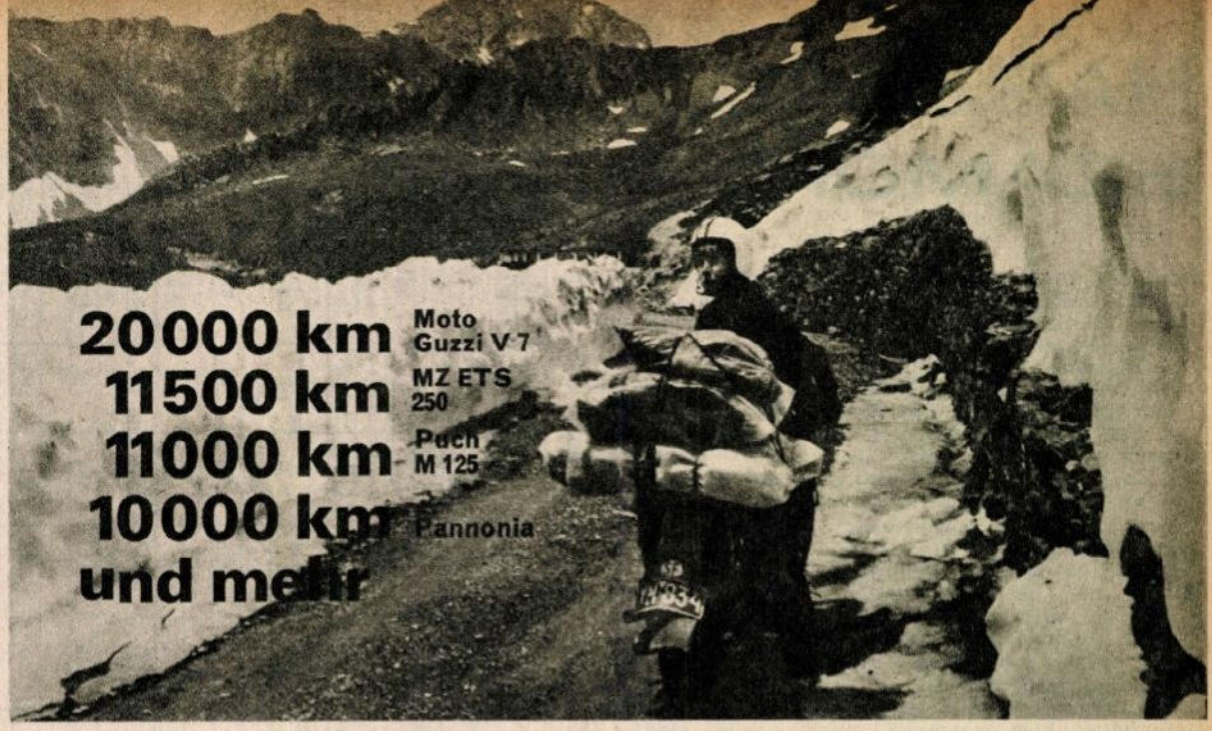
BM Közlekedési Csoportfőnöksége örömmel fogadta, amikor megkezdődött a motoros tábor társadalmi szervezése. Különösen fontosnak tartják a közlekedési ismeretek széles körű oktatását, a balesetelhárítási munkát, amelyben a közlekedésrendészet központi és helyi szervei mindjobban támogatják a motoros klubokat. *Szerényi Zoltán* azokról a komoly gondokról szólt, amelyek megnehezítik a nagyszámú motoros tábor szervezését, oktatását, nevelését a balesetek megelőzését szolgáló munkában. A balesetelhárítás csak az érintett szervek állandó együttműködésével érhet el hathatós eredményeket, s az OKBT feladatkörének tervezett bővítése e téren is reményt kelt a jövőben. *Kozmanovics Endre* emlékeztetett a motoros mozgalom kezdeti időszakára, amikor e nagy tábornak az MTSZ adott elsőként otthont, nem kis jelentőséget tulajdonítva a modern, motorizált turisztikának. Az MTS lehetőségeihez mérten a jövőben is vállalja a szervezett motorosok mozgalmának támogatását, s a magasabb színvonalú feladatok megvalósításához mind az MTS, mind az MTSZ vezetősége aktív közreműködést, hasznos javaslatokat vár a közgyűlés résztvevőitől. *Dékán György* elmondotta, hogy a korábbi időszakkal ellentétben ma már gyümölcsöző kapcsolat alakult ki az MMSZ és az OMB között, s a nélkülözhetetlen együttműködés egyik állomása lesz az újra megrendezendő Túrabajnokság.

Vitafórum

Ezután az OMB szakbizottságainak vezetői számoltak be munkájukról, majd a jelenlevők egyhangúan bizalmukról biztosították az OMB vezetőségét. A beszámolók feletti vita másnap reggel is folytatódott. *Tóth Lajos*, az MTSZ elnöke a Természetbarát Szövetség vezetősége nevében fokozott támogatásról biztosította a klubok képviselőit, hangsúlyozta a tapasztalatcsere jelentőségét, amely elősegítheti a közös gondok csökkentését.

A felmerült kérdésekre *Fuchs Imre*, az OMB titkára, *Thuróczy Lajos*, az MTSZ titkára, és a szakbizottságok vezetői válaszoltak. A vitafórum javaslatainak ismertetésére rovatunkban visszatérünk.

SENKI SEM LEHET PRÓFÉTA...



A Gavis-hágón készült ez a — címnek használt — fénykép Raile Rinneről és az ő veterán Pannóniájáról

Milyen igaz... Nézzük a tényeket. Az NSZK legnagyobb motorkerékpár-újságja, a *„Das Motorrad"* karácsonyi számában számol be arról az általuk évről évre rendezett „motorturista versenyről", amelyen Európa több országából vesznek részt a motorosok. Az érdekes verseny három csoportra osztódik; van aki Európa völgyzáró gátjait keresi fel, vagy az úgynevezett vadparkokat, esetleg az egykori tengeri rablók kikötőit. Bizonyításul a versenyző a helyszínen lefényképezi a motorját. Az nyer, illetve kapja a pontokat, aki a legtöbb célt, illetve lefutott kilométert tudja igazolni.

A tavalyi versenynek 70 nevezője volt, ezek közül 41 küldte el a szerkesztőségnek a fényképeket és a beszámolót. A serlegért holland, finn, svájci, osztrák és német motorosok versenyeztek, illetve gyűjtötték a fényképeket és a kilométereket. A „Vadpark" kategóriában a finn *Matti Viro* lett a győztes egy nagyon öreg *Pannóniával*, ugyanakkor a 3. helyet foglalta el a „Tengeri rabló" osztályban és a „Völgyzáró gát" csoportban is. Ez utóbbiban a 7. helyen végzett a finn *Raile Rinne* kisasszony egy 1959-es *Pannónián* és 8. lett az ugyancsak finn *Tuula Kinnunen* kisasszony egy 1961-es évjáratú *Pannónián*. Az összevetett abszolút sorrendben *Matti Viro* — két osztrák versenyző mögött — a 3. lett.

Ezek után nemcsak az a kötelességünk, hogy gratuláljunk a finn motoros barátainknak, hanem néhány sort idézzünk a német újság háromoldalas beszámolójából.

„Ez évben három hölgy is részt vett a turisztikai versenyünkön. Köztük Raile Rinne, Tuula Kinnunen Finnországból, és mindketten, hogy is lehetne másként, abból az iskolából és zártkörű klubból, amelyet Matti Viro csatolt az iskolához. Ennek a klubnak legfeljebb 30 olyan tagja lehet, aki a Pihtipudas-i iskola tanulója. A jelentkező új tagjelöltnek bizonyítania kell, hogy érdemes a tagságra. Éspedig: tudjon ócska alkatrészekből motort csinálni, továbbá jól kell motoroznia terepen és hosszú túrán.

A két finn diáklány erdei tűzőrséget vállalt, és ebből a pénzből fedezték a nagy út költségeit. A község ócskavastelepén felkutatták a roncs Pannóniákat és olcsó pénzért megvásárolták azokat. Miután a felhasználható alkatrészeket kiépítették és megtisztították a rozsdától, a legjobb részeket Matti Viro kiválogatta és ezekből a munkaközösség három motort állított össze. Tuulának volt ugyan egy a szüleitől ajándékba kapott 125-ös Hondája, de ő inkább egy Pannóniát akart, mert — miként írja — a kéziszerszámokkal az országút szélén javíthatatlan a komplikált Honda. Aztán egy vázat kellett a részére tisztára kaparni, befesteni és összeépíteni. És ez a váz már 5 éve szundikált egy szemétdomb alján.

Utazásuk indulásáról így ír: *»Ama reggelen impozánsan festettek a felmálházott tevéink. A csomagtartón egy szabályos hegy domborodott bőröndökből és zsákokból. Alkatrészek és útifelszerelések feszültek a tankra szerelt elefánt-boyban. Pannóniánként teljes összsúly 350 kiló. Amikor az egyik motorkerékpár eldőlt, akkor négyünknek kellett együttműködni, hogy újra a kerekeire állítsuk! De menetközben alig éreztünk valamit ebből a súlyból. Nem véletlenül nevezik a Pannóniát ‚országúti mozdony'-nak, olyan hűen tartják a nyomot.«* Óh, szent Krisztoforusz, és akkor még ketten utaztak ezen a málhás-szamáron!... Majd így folytatódik a levél: *»Az embernek ismernie kell a motorja bogarait, hogy idegen segítség nélkül is boldoguljon — és milyen érzést és önbizalmat ad ez nekünk! Ilyennek kell lenni az életnek.«"*

Mindezt nem mi írtuk, hanem részben a veterán Pannóniák finn tulajdonosai, részben a „Das Motorrad" munkatársa.

Hiába, az ember nem lehet próféta a saját hazájában...

— ergyé —

A „Vadpark" kategória győztese, Matti Viro a Pannóniáján



HASZNOS SZÁMOK

Mint a gyermek, aki számolja, hogy hányszor kell még aludnia, amíg felvirrad a születésnapja, úgy van a motoros a türelmetlenül várt tavasszal, amely pedig biztosan megérkezik — majd.

Na és aztán?

Aztán fel lehet majd pattanni a téli álmából gyengéden felébresztett motorra — és huss, ki a szabadba.

Így, vagy ehhez hasonlóan lesz ez ott, ahol már most is létezik egy ilyen kétkerekű családtag. De hogy van ez ott, ahol még csak forró vágy a motorkerékpár? Ott is így, vagy még ígyebbül készülnek a legszebb évszak, a tavasz fogadására, éspedig azért, mert az ilyen „várandós" családoknál az új tag érkezésének szívet derítő öröme is fokozza a várakozás kellemes érzését.

Bizony, nem kis öröm a csillogó-villogó motorkerékpárok között válogatni — még akkor is, ha a választék nem is mindig bőséges. (És miért nem? Talán mégis lehetne dúsabb a választék!) Különösen érződik ez a mopedok kategóriájában.

Erre a kérdésre azt a választ kaptuk a kereskedelem irányítóitól, hogy a nyugati importmopedok eladási ára mintegy duplája lenne a hazai boltokban kaphatók árának. Igaz, akadnának néhányan, akik szívesen fizetnék ezt a kétszeres összeget, de a várhatóan eladott kis mennyiséghez alkatrészraktárt tartani csúfos ráfizetést jelentene. Ezt a nyomós érvet, ugye, el kell fogadni.

Legjobb tudomásunk szerint szóba kerül — az AM-ben már bemutatott — Jawa Babette importja, de ez még csak jó szándékú terv. A legnagyobb kereslettel a 125-ös MZ dicsekedhet, és valószínűleg az igényt — ha talán csak szakaszosan is — sikerül kielégíteni. A legkorszerűbb szerkesztésű motort, a 175 kcm-es, olajszivattyús CZ-t érthetetlen módon nem kapkodták szét a magyar motorosok, pedig akik bizalmukba fogadták az ilyen CZ-ket, csak dicsérettel emlegetik.

És most hadd váltsunk néhány őszinte, baráti szót az autóvásárlás gondolatával kacérkodó motorostársainkkal, akik, úgymond, kinőtték a kétkerekűt, és innen-onnan kölcsönöket felhajtva, átnyergelnének egy szerényebb, használt autóra. Nos, legyen, de akkor készüljenek fel a szent életű hindu bráminok sivár mindennapjaira. Mert nem az autó megvásárlása a művészet, hanem annak üzemben tartása. Szép lenne, ha ezek az ingadozó motorosok jól megjegyeznék ezt a sokszorosan beigazolódott bölcsességet. Inkább egy kifizetett „X" motorkerékpárt, mint egy tartozásokkal, javítási és üzemanyagszámlákkal terhelt „kissé" használt „Y" kisautót kívánnánk — magunknak, mert ismerjük a jó magyar példabeszédet: „Addig nyújtózkodj, ameddig a takaród ér!"

Az olvasó elnézését kérjük ezért a kis oldalugrásért (meghogy belelestünk a hátsó gondolataiba). Most pedig fektesse keresztbe a lapot, és mélyedjen el a szakértőnek oly sokat mondó számok tengerében — azaz a kereskedelem által forgalomba hozott motorok műszaki adataiban.

(R.)



	MZ Trophy ES 125/1	MZ Trophy ES 250/2	CZ 746	Jawa 559/04	Jawa 360/00	Pannónia T/5	Pannónia P10	Pannónia P20	IZS Planeta 2	Ural M-63	Star SR4-2/1	Schwalbe KR51/1	Balkan MPM50	Riga-4	Komar
Hengerszám	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1
Furat-löket	52×58	65×59	58×65	65×75	58×65	68×60	68×60	56×50	72×85	78×68	40×39,5	40×39,5	40×39	38×44	38×44
Hengerűrtartalom kem	123	246	172	248,8	341	247	247	248	346	649	49,6	49,6	49	49,8	49,8
Sűrítési arány	9:1	9,5:1	8,6:1	7,7:1	8:1	7,2:1	7,2:1	10,5:1	6,8:1	6,2:1	9,5:1	9,5:1	9:1	8,1:1	—
Teljesítmény LE/ford.	10/6000	19/5300	15/5600	14/5000	18/5000	14/5100	14/5100	22/7500	15,5/4600	30/5000	3,4/6500	3,4/6500	3,3/6500	2/5100	1,4/ —
Fogyasztás 100 km/l.	2,3-3,6	3,4-5,2	2,8*	3,2	3,5	4,0	4,0	3,5-4,2	3,8-4,2	5,8	2,1	2,1	2,2	2,2	2,1
Keverési arány	1:33	1:33	—	1:25	1:25	1:25	1:25	1:25	1:25	—	1:33	1:33	1:25	1:25	1:25
Benzintartály liter	11	16	11,5	13,5	13,5	18	16,5	16,5	18	20	8,5	6,8	7	5,5	6
Legnagyobb seb. km/ó	100	120	100-110	105-110	115-120	110	110	120	105	100	60	60	65	40	40
Hossz mm	1990	2090	1950	1980	1980	2010	2010	2010	2130	2420	1880	1840	1810	1760	1780
Magasság mm	1150	1160	1005	1025	1025	980	1050	1050	1025	1100	1150	1150	970	940	970
Szélesség mm	750	860	650	620	620	680	650	650	780	1650	740	740	640	670	600
Önsúly kg	112	156	112	125	139	146	136	142	155	300+	67	79	57	50	43
Hasznos teher kg	158	164	160	160	160	160	160	160	165	255	157	151	150	130	130
Seb. fokozat	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	3	2	2
Rugóút elöl mm	150	142	127	130	130	165	130	130	130	140	105	105	95	80	50
Rugóút hátul mm	100	115	100	100	100	75	90	90	90	90	85	85	36	65	—
Gumiméret elöl	3,00×18	3,25×16	2,75×18	3,25×16	3,25×16	3,00×19	3,00×18	3,00×18	3,25×19	3,75×19	2,75×20	2,75×20	2,50×19	2,25×15	2,25×23
Gumiméret hátul	3,00×18	3,50×16	3,00×18	3,50×16	3,50×16	3,25×19	3,25×18	3,25×18	3,25×19	3,75×19	2,75×20	2,75×20	2,50×19	2,25×15	2,25×23
Ára forint	9550°	16 500°	13 000	14 900	17 700	13 300°	14 300°	16 800°	15 800	30 600+	5450°	5550°	4600	3940	4020

* csak benzin, különolajozással

\+ oldalkocsival

° csak készpénzért, a többi OTP-hitellevéllel

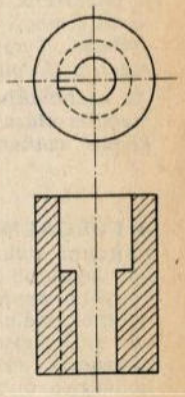




TRIUMPH és BSA

Típushiányban eddig sem szenvedtek az angol motorkerékpárgyárak, de az utóbbi években mind gyakrabban jelennek meg újabb modellek. Az elmúlt év utolsó számában adtunk hírt egy-egy friss BSA, illetve Triumph típusról, amelyeknek azonban csupán a nevük különböző, de azonos motorral rendelkeznek. A világ egyik legrégibb motorkerékpárgyára, a BSA a hangzatos „Fury", azaz Furia nevet adta a kéthengeres, ohc vezérlésű, 34 lóerős motorjának, míg a világ leggyorsabb motorjait készítő Triumph „Bandit"-ra (Banditára) keresztelte ezt a 350-es sportos típusát. Ígéretünkhöz híven bemutatjuk az új Triumph-Bandit SS most érkezett fényképét, valamint ennek megfiatalított bátyját, az ugyancsak kéthengeres, 650 kcm-es Tigert (Tigris), amely szerényen „csak" 47 lóerővel dicsekedhet. A régebbi modellel szemben az új Tigris nagyobb hangtompítódobot, új teleszkópot és hátsó rugózást, továbbá könnyebb vázat kapott.

BARKÁCSOLÓ motorosoknak

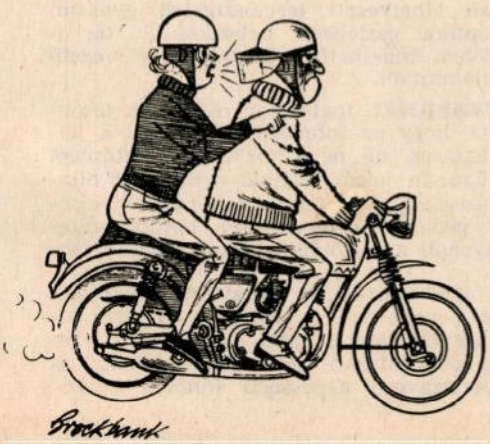


Különösen akkor van könnyű dolguk a motortolvajoknak, amikor se kormányzár, se lánc, se lakat nem őrzi a járművet. Sajnos, vannak olyan motorkerékpárok, amelyek kormányzár nélkül készülnek, és ezeknél a kényelmetlen láncot kell alkalmazni. *Nyitrai János*, kurityáni olvasónk, aki egy Jawa megelégedett tulajdonosa, küldte be ezt a rajzot és a magyarázó szöveget, azzal, hogy bizonyára akadnak majd Jawa-tulajdonosok, akik örömmel készítik el ezt az utólag beépíthető kormányzárat. Ezt írja:

„Eddig lakatot kellett magammal vinni, ami nem volt kellemes, ezért a következőt csináltam (és ez nagyon jól be is vált). Vásároltam a Pannóniához való kormányzárat és egy 35 mm hosszú, 30 mm vastag gömbvasat, amelyet egyik végén egy 12,5 mm-es, a másik végén 17 mm-es furattal láttam el (lásd a rajzot). Ezután a kormányzárfül méretének megfelelő ékpályát reszeltem a furatba. A munka befejezéseként a kormányfejhez — ahova eddig a régi lakatot tettem — hozzáhegesztettem az általam készített zárágyat. Ennyi az egész."

SZEMVÉDŐBŐL — FÜLVÉDŐ

Így látja ezt az angolok híres karikatúristája, Brockbank, aki gyakran tart görbetükröt autós- és motorostársai elé



...mert egy motorost láttam

Sej, messze még a tavasz, de a kába napkorong néha elnézi a kalendáriumot, és sután ránk kacsint, amitől egyes motorosok nem bírnak magukkal (éppen úgy, mint mi). De ha csak erről lenne szó, aligha ültünk volna az írógép elé. Istók uccse, mi is szívesen fütyültetnők a vidor szélsüvölvényeket a fülünk mellett egy derék motor nyergében kuporogva. Vagyis hát: nem a korai nyeregbe pattanás ellen hadakozunk.

Arról van szó, hogy a kétkeréken száguldás fenséges érzésétől megszédült benzinlovag nem érzékeli az elsősorban reá leselkedő, vicsorgó veszedelmet. Néhány száz métert hagy maga mögött, és már szinte úgy érzi, hogy kentaur módjára összeforrt a takarosan előkészített és kicincázott MZ-jével, Jawájával vagy Pannóniájával. Igen, tudjuk, Ön valóban nagyszerű motoros, csakhogy Ön elfelejtette a tényt, hogy majdnem fél éve gyalogjáróként vett részt a mind jobban izmosodó forgalomban, és ehhez igazodott az idegrendszere, ösztöne.

El kell hinnie, mi jót akarunk, amikor szót ejtünk arról, hogy miként látja az ember az autóbuszállomás előtt átszaladó utast, ha azt a járdáról nézi, vagy egy csendesen suhanó kétkerekű üléséből. Sorolhatnánk a példákat (maga az autóbusz is hálás téma), de nem tesszük, mert tudjuk, vagy legalábbis reméljük, hogy a mi motoros olvasóink fegyelmezettek.

Dehát akkor miért ültünk az írógép elé? Mert láttunk egy szemkápráztatóan szép Pannónián egy pompásan öltözött ifjút; úgy motorozott, hogy megállt bennem az ütő. Egyik szabálytalanságot a másik után követte el! Rémítő volt. Ha ez a Pannónias nem került akkor valamelyik kórházba, az merő csoda lenne. Amennyiben motorostársunk magára ismer, arra kérjük ezzel a pár baráti mondattal: jobban, sokkal jobban vigyázzon magára és főleg embertársainak testi épségére.

Barátsággal üdvözli az

Öreg Motoros

A forgalombiztonsággal kapcsolatos közúti feladatok

A közúti balesetek számának sajnálatos növekedése a szakemberek figyelmét egyre inkább a forgalombiztonsággal összefüggő kérdésekre irányítja. Bár a balesetek okozói általában maguk a közlekedők, mégis kimutatható, hogy bizonyos intézkedésekkel, jobb utak építésével a balesetek száma csökkenthető. Jól szemlélteti ezt az M7 és M1 utak baleseti helyzetének vizsgálata. Az M7 út autópálya-szakaszán 1 millió járműkilométerre 1968-ban 0,35 baleset jutott, az M7 út autóút-szakaszán — ahol kétirányú, nem elválasztott közlekedés van, de szintbeni keresztezés nincs — 0,75 baleset, az M1 úton pedig, amelyen szintbeni csomópontok és dűlőút-rácsatlakozások is vannak, 1,35 baleset jutott 1 millió járműkilométerre. A felsorolt utakon ugyanazon tulajdonságokkal rendelkező járművezetők és járművek közlekedtek, mégis szembetűnő a baleseti mutatók közötti különbség. A rosszabb műszaki jellemzőkkel rendelkező utakon több a baleset. *Ez az egyszerű tény meggyőzően bizonyítja, hogy a forgalombiztonság nagymértékben függ a közúti szervek forgalomszabályozó, útfenntartó és útépítő tevékenységétől.*

Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság, felismerve a kérdés fontosságát, ismertető tanulmányában foglalta össze a forgalombiztonsággal kapcsolatos közúti feladatokat, és február 2-án széles szakértői körben vitára bocsátotta az abban foglaltakat.

A tanulmány rámutat, hogy a pályajellemzők és a forgalomirányítás hibái a közúti balesetek 40%-ánál mint mellék- vagy közvetett okok, 20%-ánál pedig mint főokok játszanak szerepet.

Az útpályának és környezetének kedvező kialakításával, a jelzésrendszer szakszerű fejlesztésével és alkalmazásával, megfelelő forgalomszabályozással a közlekedő emberek magatartása kedvező irányba befolyásolható és ezzel a forgalombiztonság lényegesen fokozható.

Az alábbiakban röviden ismertetjük a tanulmány főbb megállapításait, abban a reményben, hogy azok a nem közúti szakemberek érdeklődésére is számot tartanak.

•

A FORGALMI NYOMOK megfelelő szélessége — gyorsforgalmi utakon 3,5 m, autópályákon 3,75 m, egyéb utakon legalább 3,0 m — alapvető követelmény. Ennél keskenyebb nyomok már veszélyesek. Lényeges a forgalmi nyomok szélesítése 250 m-nél kisebb sugarú ívekben — egy szükségesség, amelyre a tanulmány szerint gyakran nincsenek tekintettel. Fontos a 3%-ot meghaladó emelkedőkben olyan kapaszkodó-nyomok építése, amelyekre a teherjárművek letérhetnek, ha sebességük 15—20 km-rel a normális haladási sebesség alá csökken. Ilyen nyomok elsősorban a nagy forgalmú utakon szükségesek, hogy a gyorsabb járművek haladását biztosítsák. Ahol a forgalom eléri az óránkénti 1000 járművet, indokolt — az előzésekkel járó fokozott baleseti veszélyre tekintettel — irány szerint elkülönített pályák létesítése.

Az útburkolatok mentén levő fehér vezetősávok mintegy 21%-kal növelik a forgalombiztonságot.

Az útmenti padkák tömörsége, az útmenti árkok kiküszöbölése —, ha azok a vízelvezetés szempontjából nem feltétlenül szükségesek —, enyhe lejtésű töltésrézsük alkalmazása fokozza a biztonságot.



AZ ÚTBURKOLATOK FELÜLETÉVEL külön fejezet foglalkozik. A hullámmentes, egyenletesen érdes burkolat építése a balesetek elleni küzdelemnek egyik leghatásosabb eszköze. Lényeges, hogy a hullámosság és az érdesség mérésére és ennek alapján a burkolatok minősítésére megfelelő eljárást dolgozzanak ki. Nagy jelentőségű ebből a szempontból a szocialista államoknak az a kezdeményezése, hogy egységes mérési eljárást dolgozzanak ki. Az ennek kapcsán alkalmazott mérőeszközöket május folyamán éppen Magyarországon hasonlítják össze.

AZ UTAK VONALVEZETÉSE ugyancsak döntő jelentőségű a balesetek megelőzése szempontjából. A 800—2000 m sugarú ívekből kialakított folytonos, tájba illeszkedő útpályán kevesebb a baleset, mint a hosszú egyenesekkel, kis sugarú ívekkel tarkított úton. Ugyanilyen lényeges a magassági vonalvezetés — emelkedők, lejtők — harmonikus kialakítása is.

A CSOMÓPONTOK (útbecsatlakozások, kereszteződések) kialakítása a balesetek szempontjából a legfontosabb. Ezek az utak kritikus elemei. A balesetek jelentős százaléka csomópontokban történik. (Egy amerikai tanulmány szerint a városi halálos balesetek 41%-a csomópontokban következett be.)

A csomópontok kialakításánál alapvető követelmény, hogy azok felismerhetők, áttekinthetők, felfoghatók és járhatók legyenek. Az ütközési pontokat csökkenteni kell és szét kell húzni. Kerülni kell a többszörös csatlakozásokat és szétválásokat. Ezek komplex ítéletalkotást követelnek a vezetőtől, ezért veszélyesek. A nagyobb forgalmi áramlatokat előnyben kell részesíteni a kisebbekkel, a lassúbbakat a gyorsabbakkal szemben. A nagy szabályozatlan felületeken bizonytalanná válik a vezetés, ezért határozott nyomvezetéssel kell egyértelmű viszonyokat teremteni, ügyelve arra, hogy a csomópont geometriai kialakításával (műszaki elrendezésével) mindig összhangban legyen a forgalomszabályozás.

A csomópontok műszaki kialakításánál a balra kanyarodók részére külön nyomot kell biztosítani, mert az átmenő nyomon a szembejövő forgalom miatt várakozó és balra kanyarodni akaró járművek súlyos balesetek okozói lehetnek. Sajnos, ezek a nyomok még főútvonalakon is gyakran hiányoznak, és a korszerűsítések során is elmaradnak.

A tanulmány részletesen foglalkozik az autópályák és a gyorsforgalmi utak csomópontjaiban levő lassító és gyorsító nyomokkal. Ezek teszik lehetővé, hogy nagy sebességű áramlatokhoz is biztonságosan lehessen csatlakozni és azokból kiválni. Hosszuk legalább 300 m legyen, hogy a járművezetőknek kellő hossz álljon rendelkezésre a megfelelő járműköz kiválasztásához, amely a biztonságos kiváláshoz vagy csatlakozáshoz szükséges. Érdemes volna az ilyen nyomok helyes használatával és általában az autópályán való helyes közlekedéssel külön is megismertetni az Autó-Motor olvasótáborát.

Az új, korszerű úttípus újszerű közlekedési módot kíván.

A csomópontokban elhelyezett terelőszigetek gyakran veszélyesek, ha optikai észlelésük nehézkes. Jó tervezéssel azonban időben észlelhető, a forgalmat jól vezető szigeteket lehet kialakítani.

A KÖZÚTI JELZÉSEKKEL foglalkozó részben a tanulmány megállapítja, hogy az információközlésnek a jelzőtáblák ugyan hatásos, de nem korlátlan lehetőséget nyújtó eszközei. Csupán jelzőtáblákkal nem lehet minden forgalmi nehézségen úrrá lenni. A forgalmat elsősorban megfelelő geometriai tervezéssel, optikai vezetéssel kell szabályozni, a jelzőtáblák csak kisegítő eszközök.

A jelzőtábláknak éjjel-nappal jól láthatóknak kell lenniök. (Örvendetes, hogy egyre terjednek a belülről kivilágított táblák. Ugyanakkor a KPM Közúti Főosztálya elhatározta, hogy fokozatosan valamennyi jelzőtáblát lecseréli jó fényvisszaverő képességű fóliával bevont táblával.)

A közúti jelzések által szolgáltatott utasítások, figyelmeztetések, útbaigazítások nem okozhatnak információs túlterhelést, azáltal, hogy a vezető a rendelkezésre álló viszonylag csekély idő alatt nem tudja a helyes cselekvéshez szükséges döntést meghozni. Viszont veszélyes az is, ha a szükséges információkat nem kapja meg, a jelzések hiányosak.

Időben tájékoztassanak, felirati tartalmuk legyen olvasható, könnyen megérthető. Ellenkező esetben a vezetők a cselekvési ponton haboznak, bizonytalankodnak, és ez mindig balesetveszélyes.

A jelzőtáblák tartóoszlopait (egyéb út menti oszlopokkal együtt) úgy kell kialakítani, hogy ütközéskor könnyen törjenek, a járművet csak kevéssé rongálják.

A BURKOLATI JELEKNEK, mivel a vezetők közvetlen megfigyelési területébe esnek, lényeges forgalombiztonsági szerepük van. Ezen a téren új anyagok, két komponensű masszák, termoplasztikus festékek, fóliák bevezetése szükséges, hogy minél tartósabb, észlelhetőbb jelek legyenek az utakon.

AZ ÚTTARTOZÉKOK (korlátok, vezetőoszlopok, kilométer-, hektométer-jelzések) korszerűsítését is javasolja a tanulmány. A nagyobb sebesség korszerűbb, jobb optikai vezetést nyújtó úttartozékokat kíván. A vezetők idegrendszeri megterhelése a nagyobb forgalomban fokozódik. Egyidejűleg kell figyelniök a forgalmat, az út vonalvezetését, az út- és környezeti viszonyok változását. A jó színkontrasztot biztosító vízszintes és függőleges optikai vezetőelemek a figyelem különösebb lekötése nélkül tájékoztatnak az út vonalvezetéséről, és a pálya változó méretű elemei futó rátekintésre felismerhetők és áttekinthetők. Mindez feloldja az idegfeszültséget, fokozza a biztonságot. A rugalmas acélpalánkok az optikai vezetésen túl mechanikai védelmet is nyújtanak a burkolatot elhagyó járműveknek anélkül, hogy azokat túlságosan megrongálnák, vagy a vezetők életét veszélyeztetnék.

Az úttartozékokon alkalmazott fényvisszaverő jelzések (amelyeket oly vandál módon rongálnak egyesek) azokat éjszaka is láthatóvá teszik. A fényvisszaverő jelzések a vezetőoszlopokon a bal oldalon fehér, a jobb oldalon piros színt mutatnak. A piros szín a jobb oldalon a csomópontokat megelőző szakaszon az előjelző tábláktól kezdve sárgára vált, jelezve, hogy a vezető veszélyes pont felé közeledik. A fényvisszaverő jelzések használatát általánossá kell tenni.

A KÖZVILÁGÍTÁS kérdéseivel is foglalkozik a tanulmány, elsősorban forgalombiztonsági szempontból. Az erős, de nem vakító világítás jobban láthatóvá teszi az utat és környezetét, mint a jármű lámpája. A járdák jó megvilágítása ugyancsak lényeges, hogy a járművezetők a gyalogosok mozgását megfigyelhessék.

AZ ÚT MENTI LÉTESÍTMÉNYEKET, pihenőhelyeket, töltőállomásokat, autóbusz-megállókat és az utak környezetét külön fejezet tárgyalja, felhívva a figyelmet mindazokra a szempontokra, amelyek közvetve vagy közvetlenül befolyásolhatják a forgalombiztonságot. Ezeknek a létesítményeknek és az út környezetének megbecsüléséhez a járművek vezetőinek is hozzá kell járulniok, mert a szemetelés, a parkolóhelyek rendellenes igénybevétele, a füves térségek beszennyezése — sajnos — kezd általános lenni.

A FORGALOMSZABÁLYOZÁSSAL foglalkozik a legterjedelmesebb fejezetek egyike. A forgalomszabályozás körében az alábbi tevékenységeket tárgyalják.

a) az utak rendszerének kialakítása;
b) a járművek mozgásának szabályozása (egyirányúsítás, kanyarodások szabályozása);
c) jelzőlámpás forgalomirányítás;
d) sebességszabályozás.

Meglevő útjaink tekintélyes hányada nem mondható korszerűnek. Ezeken az utakon — a legveszélyesebb pontok sürgős építési átalakításán túl — elsősorban a helyes forgalomszabályozással lehet egyértelmű és biztonságos közlekedési viszonyokat teremteni.

Az utak forgalmi szempontból történő kategorizálásánál ügyelni kell arra, hogy az út környezete ne zavarja az



út forgalmát, de az út se zavarja környezetét. Fő utakról ne történjék telekkiszolgálás, de lakóutcákon se legyen nagy sebességű átmenő forgalom.

A járművek mozgásának szabályozásánál a kanyarodások, elsősorban a balra kanyarodások helyes szabályozása fontos. Indokolatlanul gyakori a keresztezésekben a balra kanyarodások megtiltása és ugyanakkor a legbalesetveszélyesebb kanyarodás, az U-forduló úgyszólván mindenütt megengedett. Lényeges a kanyarodni kívánók időbeni tájékoztatása és a megfelelő irányok kijelölése, ha a kanyarodást a csomópontban megtiltják. Az egyirányusítás alkalmas eszköz a forgalombiztonság növelésére, de csak akkor, ha alapos forgalmi tanulmányok előzik meg bevezetését.

A JELZŐLÁMPÁS SZABÁLYOZÁS alkalmazási területe, időpontja helyesen legyen megválasztva. A szabályozás fázistere a fennforgó forgalmi követelményeknek megfelelően legyen kialakítva. A jelzések legyenek jól láthatók. Célravezető a nyomonkénti irányítás, de a nyomok fölé felfüggesztett lámpafejek lencseátmérője — legalább a pirosé — 30 cm legyen. Ez biztosítja a szükséges feltűnőséget.

Vezetés-pszichológiai szempontból előnyösek a forgalom által befolyásolt fényjelzők, amelyek valóban csak a szükséges mértékig állítják meg a járműveket. Ilyenek kifejlesztése részben már meg is történt.

A SEBESSÉGSZABÁLYOZÁS a forgalombiztonság növelésének egyik hatásos eszköze. Ha a járművezetőket erő hatások (forgalom, gyalogosok, jelzések, időjárás stb.) meghaladják azt a mértéket, amelynél még ítéletalkotásuk megbízható, sebességcsökkentéssel kell a hatások feldolgozásához szükséges időt biztosítani. A sebességkorlátozást azonban a járművezetők csak akkor tartják be, ha az valóban ésszerű. A tanulmány rámutat arra is, hogy a túlságosan lassan, nem az út- és forgalmi viszonyoknak megfelelően haladó vezetők legalább annyi baleset előidézői lehetnek, mint a gyorshajtók.

Veszélyes pontokon — például ívekben — célszerű megadni azt a sebességet, amellyel azok biztonságosan járhatók. Ilyen ún. ajánlott sebességet mutató kiegészítő tablák a veszélyes kanyart jelző táblákkal kombinálva helyenként már láthatók.

A tanulmány befejezésül a forgalombiztonságot érintő útfenntartási feladatokkal és a közúti szaktevékenység irányításának szervezeti és szervezettségi problémáival foglalkozik. Ennek keretében rámutat, hogy az előfordult balesetek elemzése révén feltárhatók az útkialakítási és forgalomszabályozási hibák.

Ennek az elemző tevékenységnek az elindítása a közúti szervek egyik legégetőbb feladata.

•

Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság a közúti balesetek elleni küzdelemhez hatékony segítséget adott azzal, hogy ráirányította a figyelmet a forgalombiztonsággal kapcsolatos közúti feladatokra. Szeretnénk remélni, hogy a lefektetett elvek érvényesítésével — kapcsolódva a közúti balesetelhárítás egyéb tevékenységéhez — sikerülni fog egy égető probléma megoldásában lényegesen előbbre jutni.

Márfai Tibor
a KPM Útügyi Főosztály főmérnöke

Hármas karambol



Öt sérült és nagy anyagi kár... –

Január 21-én a kora reggeli órákban Törökbálint külterületén, az M-1 autóúton az YC-23-01 rendszámú teherautó lefékezett. Szabados László, a 19. számú Volán gépkocsivezetője, aki úgy vélte, hogy valamilyen hiba esett a kocsiban, kiszállt a fülkéből, körülsétálta, tüzetesen megvizsgálta a járművét. Az első kerék közelében állott éppen, amikor nagy csattanásra figyelt fel, s ugyanezekben a másodpercekben a kocsi lassan gurulni kezdett. Szabados sietve az ülésre lendült, s befékezte az autót, azután ismét az országútra lépett, hogy meggyőződjék róla, mi történt. Alig tett azonban néhány lépést, amikor újabb zaj és jajkiáltás verte fel az autóút reggeli csendjét. Végül is kiderült, hogy rövid időn belül három tehergépkocsi karambolozott.

Aznap nem volt köd, a tél-hajnali szürkületben mégis mindkét gépkocsivezető későn észlelte az álló teherautót. Először az SB-74-65 — hatvan kilométeres sebességgel és tompított fénnyel közlekedő — gépkocsi rohant bele az autóúton várakozó YC-23-01 rendszámú teherkocsiba, majd kisvártatva az FH-33-55 rendszámú tehergépkocsi között neki az előzőleg már balesetet szenvedett járműnek.

Mindkét sofőr elmondta, hogy előzőleg elvakította valamelyik szembejövő gépkocsi reflektorja, s mindketten már csak féktávolságon belül pillantották meg az autóúton szabálytalanul álló YC-23-01 rendszámú tehergépkocsit. A balesetsorozatért elsősorban felelős Szabados könnyelműségének így öt sérültje lett, szerencsére hárman könnyebben megúszták, de ketten alkar-, illetve lábszártörést szenvedtek.

De mindez nemcsak azt a kérdést veti fel, amelyért egyébként az YC-23-01 vezetőjének, a vizsgálatok eredményeit mérlegelve, esetleg felelnie kell, hanem egyben aláhúzza a Kresz-t módosító új előírást, amely szerint:

„A közúton elromlott gépjárművet az úttest szélén úgy kell elhelyezni, hogy a forgalmat ne akadályozza, s az előírásszerű kivilágításon kívül villogó narancssárga fényjelzést adó, elakadást jelző lámpával, vagy egyenlő oldalú háromszög alakú, vörös színű — a szabványnak megfelelő — prizmával is meg kell jelölni. Ezeket a jármű mögött legalább 30 méter távolságban úgy kell elhelyezni, hogy a járművet a többi jármű vezetője kellő időben észlelhesse."

Bár a jogszabálynak ez a része csak 1971. október 1-től kötelező, a leírt példa mégis azt bizonyítja, hogy a megfelelő óvintézkedések megtétele előbb sem felesleges.

P. Zs.

Új típusú sorompó

Fejér megyében, Lepsény közelében egy földút és a vasút kereszteződésénél kísérletképpen üzembe helyezték az első fényjelzéssel összekapcsolt „felhívásos" sorompót. A „szakállas" sorompó állandóan le van engedve, és két piros lámpa villog. Ha valaki át akar menni, a fényárbocon levő gombot meg kell nyomnia. Ez jelzést ad a vasúti forgalmi irodába, ahol intézkednek, hogy — amennyiben szabad a pálya — a sorompó felemelkedjék. Ha szerelvény áthaladása várható, a forgalmi iroda viszszajelez, s a kis műszerfalon ez a felírás olvasható: „Vonat közeledik". Az árbocon zöld jelzés nincs



(Szigeti Sándor felv.)



ROLLER KERÉKPÁR MOTORKERÉKPÁR AUTÓ

A nevelést a helyes közlekedésre és a közúti magatartásra tulajdonképpen nem lehet elég korán elkezdeni. A közlekedési szakemberek és a pszichológusok véleménye szerint gyermekeinket már az óvodáskortól kezdve céltudatosan fel kell készíteni arra, hogy az utcán hogyan közlekedjenek, milyen veszélyhatásokkal kell számolniok és hogyan, milyen magatartással kerülhetik el, vagy védhetik ki azokat. Az ilyen céltudatos felkészítésnek egyik különösen jó módszere, ha a gyermekeket először a közlekedési játszótereken, majd gyér forgalmú utcákon gyakoroltatva megtanítják kerékpározni, s így mintegy a közel egyenrangú „járművezetőként" kialakul bennük az a felelősség és hozzáértés, amely ma — gyalogosokra vonatkozóan is — a biztonságos utcai közlekedés egyik elengedhetetlen feltétele. Sok országban a gyermekek aktív közlekedésre nevelése érdekében nemzetközi vetélkedőket is rendeznek, s ilyen alkalmakkor a szlalom-pályán és a forgalomban igazi közlekedési rendőrök bírálják el, hogy melyik tanulóifjú és milyen fokon érett meg a közlekedésben való aktív részvételre





Itt így közlekedjünk

A XI., Bocskai út—Nagyszőlős út—Karolina út által alkotott „forgalmi háromszög" a Duna két partján elterülő országrészek és a helyi forgalom számottevő részét szolgálja ki. Az utak osztottpályás kiépítettsége a tapasztalat szerint igen nagy sebességre csábítja a gépjárművezetőket. Részben ezzel is magyarázható, hogy ezekben a kereszteződésekben gyakoriak voltak a balesetek, amelyeket az elsőbbségadásra vonatkozó jelzőtáblák megismétlése és előjelzése sem csökkentett az elvárt mértékre. A hétköznapi forgalom sokszorosát elérő hétvégi balatoni forgalom pedig a Bocskai út—Nagyszőlős út vonalvezetését követő főútvonalon nemegyszer teljesen összefüggő járműfolyamot képez. Különösen a nyári időszakban, amikor gyalogos és egyéb irányt követő jármű egyaránt nagyon nehezen tudja keresztezni ezt az útvonalat. Ezen segítenek majd itt az új forgalomirányító jelzőlámpák.

BOCSKAI ÚT—NAGYSZŐLŐS ÚT KERESZTEZŐDÉSE:

Ebben a kereszteződésben a baleseti forrás elsősorban a fő forgalom kanyarodására vezethető vissza. Főként azért, mert a Bocskai úton a Karolina út felől jövők nem minden esetben tiszteltek a főútvonalon haladók áthaladási elsőbbségét, jóllehet erre az utóbbi időtől kezdve „Állj! Elsőbbségadás kötelező" jelzőtábla is figyelmeztet. Az egyenes vonalvezetésű és háromsávos út szinte csábította a gépjárművezetőket e kötelezettségük figyelmen kívül hagyására. Az alacsony növésű lombos fák némileg zavaró hatásával azonban a jövőben is számolni kell. Mindenesetre a most felszerelésre került lámpatesteket úgy helyezték el, hogy azokat a lombok ne takarhassák el, messziről is jól észrevehetők legyenek.

A kereszteződés forgalmi rendjében a jelzőlámpás irányítással egyidejűleg (vagy azt követően) egyéb változások is lesznek. Így az „Állj! Elsőbbségadás kötelező" jelzőtáblákat „Elsőbbségadás kötelező"-re cserélik ki. Természetesen ennek a változtatásnak a jelzőlámpák működése idején nincs jelentősége. Közismert, hogy a Balaton felől jövők a korábbi, viszonylag nagy tempó s az útkanyarulat kis sugara miatt, a Bocskai útra kanyarodásuk közben nem tudtak megmaradni a saját sávjukon: átsodródtak a túloldalra. Lényegében tehát ennek a mozgásiránynak a vezetését biztosítják az útburkolati jelek korrekciójával. A jelzőberendezés három fázisban a következő irányoknak biztosítja a szabad utat.

Az elsőben: a Bocskai út — Nagyszőlős út mindkét irányában (kanyarodó fő forgalom). A Karolina út felé egyenesen menők ügyeljenek arra, hogy a gyalogátkelőhelynél meg kell állniok, s csak a második fázisban mehetnek tovább. A gyalogosok a Bocskai úti átkelőhelyen haladhatnak át.

A másodikban: a Bocskai út—Nagyszőlős úton mindkét irányban, a Bocskai úton egyenesen tovább a Karolina út felé. Gyalogosok a Bocskai út déli úttestjénél levő átkelőhelyen haladhatnak át.

A harmadikban: a Bocskai úton mindkét irányban egyenesen. Gyalogosok a Nagyszőlős utca torkolatában levő gyalogátkelőhelyen haladhatnak.

NAGYSZŐLŐS ÚT—KAROLINA ÚT KERESZTEZŐDÉSE

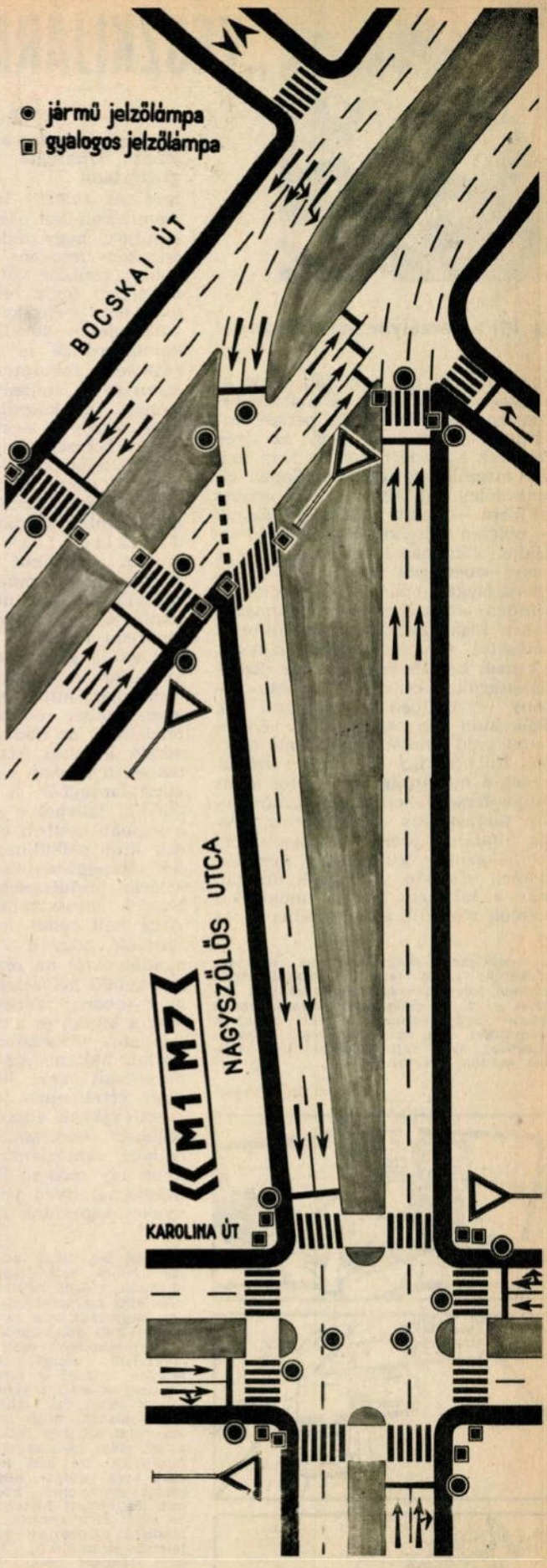
A két osztottpályás út közel derékszögű kereszteződésében sem volt ritkaság a súlyos baleset. Az autópálya felől még nagy lendülettel érkezők reflexeit nemegyszer tették próbára az egyéb irányból „beérkezők". A jelzőlámpás forgalomirányítás bevezetésével remélhetőleg itt is jobbra fordul a korábbi áldatlan helyzet. A kereszteződés forgalmi rendje egyébként nagyon egyszerű, könnyen áttekinthető. A balra kanyarodás egyik irányból sem engedélyezett. A továbbhaladásra két-két forgalmi sávon adódik lehetőség a kétfázisú lámpa jelzéseinek megfelelően:

Az első fázisban: a Nagyszőlős utcában mindkét irányban egyenesen, jobbra kisívű kanyarodással a Karolina útra a Bartók Béla út felé. Gyalogosok a Karolina úti átkelőn közlekedhetnek.

A második fázisban: A Karolina úton mindkét irányban egyenesen, jobbra kisívű kanyarodással a Nagyszőlős utcába. Gyalogosok a Nagyszőlős utcai átkelőhelyen kapnak szabad utat.
A jobbra kisívű kanyarodásoknál különösen vigyázzunk a gyalogosok áthaladási elsőbbségére!

E két kereszteződés szomszédságában, a Karolina út—Bocskai út kereszteződésében — mint e forgalmi háromszög harmadik csücsén — is épül forgalomirányító berendezés. Itt azonban előzőleg az útszegély korrekciójára is szükség van. Remélhető, hogy kora tavaszra már mindhárom szóban forgó kereszteződésben segítik a forgalom biztonságát az egymással összehangoltan működő lámpák.

Az AM ez évi 2-es számában — azonos rovatunkban — ismertettük a Krisztina körút és Attila út kereszteződéséhez újonnan felszerelt közlekedési jelzőlámpákat. A félreértések elkerülése végett szeretnénk ezúttal is felhívni a figyelmet arra, hogy a rajzon szereplő útburkolati jelek kialakítására az időjárási nehézségek miatt még nem kerülhetett sor. Amikor azonban erre lehetőség nyílik, ezek a jelzések a lapban közölt rajztól némileg eltérnek majd: a Krisztina körúton a Vérmező irányába egyenesen haladók mindkét forgalmi sávban megállhatnak, a Moszkva tér felé balra nagyívben kanyarodók csak a villamosvágányok melletti belső sávban. A forgalomirányító berendezés fázisrendje egyébként változatlan.





„VÉSZKIJÁRAT" a baleseti helyzetekből

● Mi a veszélyhez-szoktatás?

Sok emberre azt mondják, hogy az átlagosnál lassúbb az elhatározó képessége. Nos, lehet. Ez persze korántsem jelenti azt, hogy az ilyen emberek a modern korban nem tudják megállni a helyüket. Éppen ellenkezőleg. Az ilyen alkatú ember is lehet — mint majd látni fogjuk — bölcsen előrelátó. Sőt, különös érzékkel alkalmas lehet arra, hogy a nagy sebességek korában is kellő gyorsasággal működjenek a reflexei. Minden emberben benne szunnyadnak a képességek, csak évmilliókon keresztül nem volt rájuk szükség, így nem kerülhettek felszínre. Szükségességükre csak a legutóbbi néhány évtizedben döbbentünk rá. Ezek után már csak a teljes igyekezettel való gyakorlásukra van szükség. Ha nem így lenne, nem születnének a manapság oly divatos autós rallye-versenyeken a gépjárművezetők fantasztikus teljesítményei. Pedig általában ezek az emberek sem rendelkeznek különleges képességekkel. Csupán hivatásuk folytán már a kiképzés alatt önműködően beléjük rögződik a veszélyélmény, és ez magával hozza az annak leküzdéséhez szükséges vezetéstechnikai gyakorlatot.

Igen, ők kemény tréningeken, megszámlálhatatlan órán keresztül megtanulják, hogy miképpen lehet kocsijukon minden helyzetben uralkodni; vérükké válik, hogy tudatuk miképpen fogja fel a gyorsan változó körülményeket. Reflexeik következetesen követik ezeket és alkalmazkodnak is hozzájuk. Fizikai reakcióik fokozatosan egy ugyanolyan gyors szellemi reakcióval társulnak. Így koordinált reakció jön létre, amely a legkritikusabb közlekedési helyzeteken is, a legváratlanabbul felbukkanó akadály leküzdésénél is elősegíti az ellenintézkedés megszületését. Értelmetlen izomreflexek, mint például a *félelem diktálta fékezés*, nem fordulhat így többé elő, mivel vele párhuzamosan működik a szellemi reakció, amelyet nem bénít meg a pánik, és így a fizikai reakciót ellenőrizni tudja.

Milyen is ez a módszeres veszélygyakorlat, és miből tevődik össze? Mint már láttuk, a pániknak és az idegek teljes rövidzárlatának oka a félelem és az ijedtség. A váratlanul adódó kritikus közlekedési helyzetekben a félelem és a rémület a tanácstalanságból és tehetetlenségből adódik, jóllehet e tényleges helyzet a legtöbb esetben csak látszólag tűnik kiút nélkülinek. Az ilyen esetek többségében van még egy vészkijárat. Mindenesetre egy lehetőség, hogy a legrosszabbat elkerüljük.

Arra kell tehát magunkat rászoktatnunk, hogy a váratlanul fellépő akadályoktól ne rémüljünk meg, az így adódó helyzeteket a lehető leggyorsabban mérlegeljük, találjuk meg a kiutat, és a megfelelő kitérési feladatot vezetéstechnikailag végre tudjuk hajtani. Az értelem taktikai parancsait kell követni, ahelyett, hogy értelmetlen, önműködő izomreflexeknek engedelmeskednénk (például fékezéssel!). Ennek elérése céljából fantáziánkat kell dolgoztatnunk oly módon, hogy mindennapi útjainknál ilyen veszélyes körülményeket képzelünk magunk elé.

A vészkijárat megtalálásának hármasszabálya: 1. A frontális összeütközést minden körülmények között el kell kerülni — 2. A felbukkanó akadályról a lehető leggyorsabban le kell venni a szemünket — 3. Meg kell találni a vészkijáratot, és a rajta átvezető utat minden módon követni kell

(Gönczi Béla rajza)







Tegyük fel, hogy autópályán haladunk 100 km/óra sebességgel, és éppen meg akarunk előzni egy teherautót. Próbáljuk lelki szemeinkkel látni, amint éppen egy nagy láda esik az út közepére. Azonnal el kell döntenünk, mit tehetünk, és — természetesen csak gondolatban — a megfelelő veszély-elkerülési manővert hogyan kellene a rendelkezésünkre álló adottságok között keresztülvinnünk. Fontoljuk meg: egy teherautó sem halad olyan lassan, hogy ne tudnánk mögéje besorolni túl erős fékezés nélkül; persze, a követési távolságot ilyen esetben is feltétlenül be kell tartani. Gondoljunk csak arra például, hogy a teherautó vezetője észreveheti, hogy elvesztett valamit, és emiatt hirtelen fékezhet. Tehát, ha saját sebességünk ehhez a megoldási módhoz túlságosan nagy, akkor ez azt jelenti számunkra, hogy levesszük a gázt, fékezés nélkül balra kitérünk, és — akár az elválasztó sáv igénybevételével is — az akadály mellett elhaladunk. Vessük jól az emlékezetünkbe, hogy ebben az utóbbi esetben érintenünk sem szabad a fékpedált, mert ezzel megakadályozzuk a kormányzást.

Amennyiben az útszélen járdaszegély van, ezt nem szabad túl hegyes szögben megcéloznunk, mert ez esetben kocsink visszapattanhat róla.

Más alkalommal képzeljük magunk elé, hogy egy defektes kocsi hirtelen keresztbe áll, és elzárja előttünk az utat; vagy az ellenkező irányú útsávról elénk csúszik váratlanul egy jármű. Hogy nehezebb legyen a feladat, a legkedvezőtlenebb szöget és a legnagyobb sebességet tételezzük fel. A feladat mindenképpen az, hogy egy pillanat alatt meg kell találnunk a vészkijáratot. Leggyakrabban ilyenkor a középső sáv kerülhet szóba, azaz az elválasztó sövény, illetve a sövény melletti szegély, amely általában megfelel egy kocsi szélességének. Vajon hányan tudnának válaszolni arra, hogy milyen ez a szegély? Pedig ha pontosabban megfigyelnék, és ilyen elképzelt akadályoknál rendszeresen itt keresnék a menekülési lehetőséget, akkor a valódi veszélyeknél sem veszítenék el a fejüket.

Néha az út jobb oldala felé is kínálkozik menekülési lehetőség.

Minden körülmények között el kell azonban kerülni a frontális összeütközést!

A legfontosabb, hogy hozzászokjunk a hirtelen felbukkanó bármilyen akadály megpillantásának gondolatához. Ezzel fokozzuk magunkban a belső „átállási készültséget"; s ezt lankadatlanul gyakoroljuk. Hasonlóképpen fontos a vészkijárat gyors megtalálásának állandó ismétlése. Hasonlóképpen fontos már a gyakorlat ideje alatt is, hogy amint megtaláltuk a helyes megoldást, szemünk ne tapadjon az elképzelt akadályra, hanem a kiutat keressük!

A valóságban ugyanis az akadály látványa oly mértékben megragadja tekintetünket, hogy ezáltal a pszichológiai beállítás szükséges, hogy képesek legyünk tekintetünket a lehető leggyorsabban visszarántani az akadályról. Helyette szemünket szegezzük a „vészkijáratra", és figyelmünket arra összpontosítsuk.

A megfelelő döntés hozatalánál mindenekelőtt arra kell ügyelni, hogy a frontális összeütközést hogyan lehetne mindenáron elkerülni. Időveszteség nélkül dönteni kell!

Itt írjuk fel magunknak egy cédulára az alábbiakat:

1. A frontális összeütközést minden körülmények között el kell kerülni.
2. A felbukkanó akadályról a lehető leggyorsabban le kell venni a szemünket.
3. Meg kell találni a vészkijáratot, és a rajta átvezető utat minden módon követni kell.

A cédulát tegyük a levéltárcánkba, vagy olyan helyre, ahol gyakran a szemünk elé kerül. Addig és addig olvassuk, tanuljuk ezt a szöveget, amíg már álmunkban is megjelenik.

Az AM válaszol

„IFA FRAMO" JELIGÉRE és TÖBBEKNEK. Teherautót ez idő szerint magánosok nem vásárolhatnak. Készül azonban olyan rendelet, amely lehetőséget ad majd arra, hogy ezzel megbízott állami vagy szövetkezeti szervek kisteherautókat rendszeresen kölcsönözhessenek, illetve bérbeadhassanak magánosoknak, egyéni szállítási igényeik kielégítésére. Ezekkel a kocsikkal azonban más részére fuvarozni természetesen továbbra is tilos lesz.

F. J. — BUDAPEST és S. J. — MISKOLC. Levelüket továbbítottuk a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete vezetőségéhez. Természetesen ismerik ott a leírt helyzetet, és igyekeznek ezen változtatni. Az Önök sorai is talán segítséget adhatnak nekik ehhez.

MOLNÁR ANDRÁS — VAJDÁCSKA. Mivel a rakodómunkások is „személy"-nek számítanak, az ő szállításuk is tilos „az olyan billenő rakfelületű járművön, amely automatikus önzáró szerkezettel ellátva nincs" — amint ezt a Kresz 68. § (4) bekezdése előírja. Ez a rendelkezés az emberek biztonságát védi.

KESZEI LÁSZLÓ — SOPRON. Az 1967-ben ismertetett 175-ös Pannóniához nincsen semmi köze a mostaninak, amelyből, ha el is fogadják a tervet, 1971-ben nem lesz még gyártás. Ha megindul a sorozat, akkor majd hírül adja az AM.

LAZÁKY JÓZSEF — SZOLNOK. Jawagyár két helyen is működik. Címük: Jawa Závody Motocyklové, Tynec nad Sazava, illetve Povázské Strojárne N. P. Povázská Bystrica. A CZ címe: Ceské Závody Motocyklové, Strakonice. Többen is kérték, hogy ezentúl ismét havonta közöljük előre a versenynaptárt, amelyet azért hagytunk el, mert néhány versenyt nem rendeztek meg, és a pórul járt olvasók a mi asztalunkat verték. Pedig mi is ártatlanok voltunk, mert vagy egyáltalán nem értesítettek a verseny elhalasztásáról, vagy ha kaptunk értesítést, az már késve érkezett, figyelembe véve a hosszú nyomdai átfutási időt.

TÖBBEKNEK. BMW 250 kcm-es, R25 típusú motorkerékpárhoz meghajtó küpés tányérkereket, vagy teljes meghajtóművet vásárolna Soós Béla, Balatonlelle, Ktsz lakatosműhely.

JÁSZBERÉNY ÉS KÖRNYÉKI MOTOROSOK, akik szívesen vennének részt a most megalakuló túramotoros szakosztály munkájában, jelentkezzenek a szakosztály szervezőjénél, Andrássy Tamásnál, Jászberény Pf. 46 postacímen, vagy az 556 számú telefonon.

IDRÁNYI ISTVÁN — VESZPRÉM. A „casco" a francia „casse complete" rövidítése, ami szó szerint teljes törést jelent. De a rövidítés olyan értelemben nyert nemzetközi polgárjogot, hogy a „casco" szóhoz már nem is kell hozzátenni a „biztosítás" kifejezést, minden országban tudják, hogy ez egy biztosítási forma.

SZEKERES JÁNOS — FÜZFŐ. Igaza van abban, hogy az autópályán való közlekedés írott és íratlan szabályait a mi gépjárművezetőink még nemigen tették magukévá. A leírt szabálytalanságokhoz hasonló egyébként más közúton is előfordulhat. Sajnos. Jó néhányszor írtunk már egyébként a helytelen rakodás témájáról, legutóbb képpel is illusztráltunk ilyen jelenséget. Jelentkezett is a teherautót üzemben tartó vállalat, hogy cikkünk alapján megfelelően kioktatták az illető gépkocsivezetőt. Kár, hogy nem jegyezte fel a gumiabroncsokkal megrakott kocsi rendszámát.

HANDRIK MIKLÓS — SZIRÁK. A külföldi állampolgár tulajdonát képező kocsi hazánk útjain az eredeti külföldi rendszámtáblával közlekedhet. De a vámhatár átlépésétől számított 45 napot meghaladó idő minden megkezdett napjára a személyautó után 7 Ft gépjárműadót kell fizetni — a 3/1966. (I. 12.) PM sz. rendelet 7. §-a értelmében. A 9. § pedig azt írja elő: „Magyar állampolgár külföldi rendszámú gépjárműve esetében —, ha ez az ország területén 90 napnál hosszabb ideig tartózkodik — a vámhatár átlépésétől számított 90 napot meghaladó időtartam minden megkezdett napjára személygépkocsi után 12 Ft a gépjárműadó".

Könyvekről

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

DR. SIDÓ FERENC: Ezt kell tudni az autóvezetői vizsgán (Műszaki Kiadó). Mint írtunk róla, a jövőben — a bevált külföldi példa alapján — a gépjárművezető-jelölteknek a műszaki-elméleti ismeretekből is tesztkérdések megválaszolásával kell vizsgázni. A könyv bemutatja ezeket a kérdéseket — és a helyes feleleteket, amelyeket 130 kitűnő ábra is illusztrál. Külön fejezet a gépjárműkezelői vizsgákhoz ad gyakorlati kérdéseket. Örömmel értesültünk, hogy a Kresz-vizsgákhoz használható hasonló könyv is megjelenik márciusban.

ROMÁNIA (Panoráma). A Nagy Útikönyvek sorozatban jelent meg ez a régóta nélkülözött kötet. A szokásos módon részletesen tájékoztat a szomszédos ország látnivalóiról, történelméről, és — helyi térképekkel is kiegészítve — hasznos tanácsokat ad az autós turistáknak is.

KÖZLEKEDÉSI ISMERETEK (Zrínyi). Az MHSZ képes Kresz-könyvek mintájára készült új kiadás sok-sok rajzzal nemcsak bemutatja, magyarázza a közlekedési szabályokat, hanem játékos feladványokkal arra is lehetőséget ad, hogy az olvasók ellenőrizhessék saját felkészültségüket.

SÁROSPATAK (Corvina). Ismét egy szép kiállítású „zsebkönyv" amely hozzásegíti az országjáró autósokat, hogy jobban megismerhessék hazánk érdekességeit, értékeit.

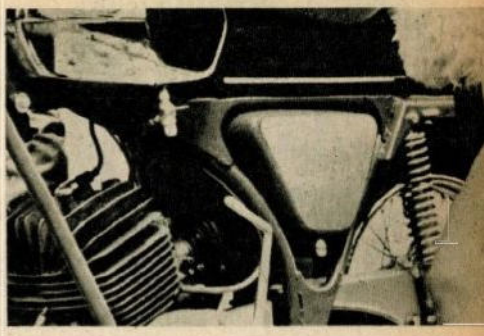
NEMES LÁSZLÓ: Mélyhűtött szerelem (Móra). Ki ne gondolt volna arra, hogy ha kétszáz évet átaludhatna, mire ébred? Ez a fantasztikus regény erre próbál válaszolni — izgalmas, elgondolkoztató történet keretében.

GÁRDOS MIKLÓS: Nemzetvesztők (Táncsics). Hiteles dokumentumok és saját vallomásaik alapján mutatja be a magyar háborús bűnösök arcát. Felvonulnak előttünk: Horthy, Szálasi, Imrédy, Sztójay — és mind a többiek, akiknek cselekedeteit megismerni a tanulságok tanulsága . . .

DEMETER—KABAI—MÉSZÁROS: Motorkerékpárok előkészítése hatósági műszaki vizsgálatra (Műszaki). Nélkülözhetetlen kézikönyv, hiszen ezentúl a motorkerékpárok forgalmi engedélye is lejár, ha három év után nem viszik műszaki felülvizsgálatra. De még a két vizsgálat közötti időben sem árt lapozgatni . . .

D. CUSACK: A megperzselt fa (Kossuth). A „Hőhullám Berlinben" híres írónője ezúttal hazájába, Ausztráliába vezet bennünket, hogy elmondja két „megperzselt" ember egymásra találásának történetét — egy kicsit megmutatva az ottani társadalom arculatát is.

TALÁLJA KI...



. . . hol és mikor látta azt a fényképet, amelynek részletét mutatjuk itt. A motorkerékpáron lefestettük az áruló nyomokat, hogy ezzel is nehezítsük a feladatot. Ha a fenti két kérdésre meg tud felelni, akkor már azt is tudja, hogy milyen gyártmányú és méretű a rejtvénymotor. Megfejtését küldje be március 6-ig és a szokásos díjakat, a három könyvet a legjobb megfejtők között kisorsoljuk és elküldjük címükre postán.

•

A január 21-i számban megjelent feladatot nagyon sokan oldották meg helyesen. A könyvjutalmat **CSEPI PÁL** (Szekszárd, Ságvári E. u. 2.) — **PÁLIS JÁNOS** (Csurgó, József A. u. 5.) és **KUBIK EMIL** (Tata, Fürdő u. 4.) címére küldtük el, akik részletesen megírták, hogy arról a **P20-as Pannóniáról** volt szó, amelyet a belgrádi rendőrség számára készítettek a csepeliek.

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

HENGERFÚRÁS

Speciális ováldugattyú készítése, fékdobszabályozás célgépen, főtengely- és csapágymunkák garanciával, rövid határidőre

DEDEÓ GYULA
gépésztechnikus
Bp. XVIII., Vöröshadsereg útja 243.
Telefon: 481-007

TRABANT–WARTBURG-TULAJDONOSOK FIGYELEM!

A VAZSINKA-FÉLE
ELŐGYÚJTÁSSZABÁLYOZÓ

megkönnyíti az indítást, kíméli az egész járművet. Minden típusú motor generálozása, 40 éves gyakorlat, garancia minden munkára. Olcsó üzemanyagjelző.

VAZSINKA
Bp. XI., Kaposvári u. 3. Tel.: 253-520
Lakás: XI., Ábel Jenő u. 4/a.
A lakosság szolgálatában



FIAT POLSKI-FIAT ZASTAVA SKODA RENAULT

SZERVIZ, ALVÁZ KONZERVÁLÁS, JAVÍTÁS, BALESETESJAVÍTÁS, MŰSZAKI VIZSGÁRA ELŐKÉSZÍTÉS, GYÁRI ALKATRÉSZEK KONSZIGNÁCIÓS RAKTÁRAKRÓL

II. sz. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT típusüzemeiben

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

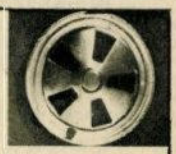
PEUGEOT TRABANT MOSZKVICS ZAPOROZSEC NSU FORD



Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK
teljes felújítása
gyors cserével!
Garancialevél!
Vidékre utánvéttel!
KERÉKKIEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb készülékkel
„BÁRDI AUTÓTECHNIKA"
Bp. VI., Szondi u. 15.
Telefon: 329-449

AUTÓ
KÜLSŐ ÉS BELSŐ HUZATOK
PONYVÁK
készítését vállaljuk
rövid határidőre
BP. XI., BARTÓK BÉLA ÚT 115.
Telefon: 267-642
Mindenfajta
AUTÓKÁRPITOZÁST VÁLLALUNK
Telefon: 259-962
PEST MEGYEI SZOLGÁLTATÓ ÉS CSOMAGOLÓ VÁLLALAT
Bp. XII., Kékgolyó u. 6.
Telefon: 153-689

AUTÓKERÉKRE
SPORTOS KIVITELŰ
DÍSZTÁRCSA
minden típushoz



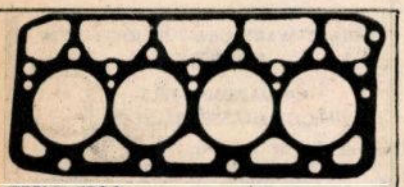
NÉMETH fémnyomó
Bpest VI., Eötvös u. 43. Tel.: 128-934

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

TRABANT—WARTBURG
főtengelygörgőzés, 500–600-as hengerek illesztett, hőkezelt ováldugattyúval, időnként azonnali cserével is. Vidékre utánvéttel.
NAGY ISTVÁN műszerésznél
Makó, Szegedi u. 25.

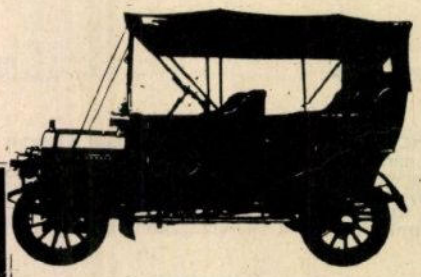
Gépkocsikerekek statikus és dinamikus kiegyensúlyozása nagy pontosságú elektronikus géppel
BALASSA
Bp. II., Szajkó u. 18. – Tárogató köz
(Vöröshadsereg útja 90. számnál balra)
Tel.: 157-170
A kerekek egyensúlyi viszonyainak
díjtalan vizsgálata

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



ÜZEMBIZTOS
vörösréz-azbeszt
HENGERFEJTÖMÍTÉSEK
MESÁN
tömítéskészítő
Bp. IX., Ráday u. 37.

HASZNÁLT SZEMÉLYAUTÓK



MERKUR

VÉTELE ELADÁSA

BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE
a
MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT
telepein:

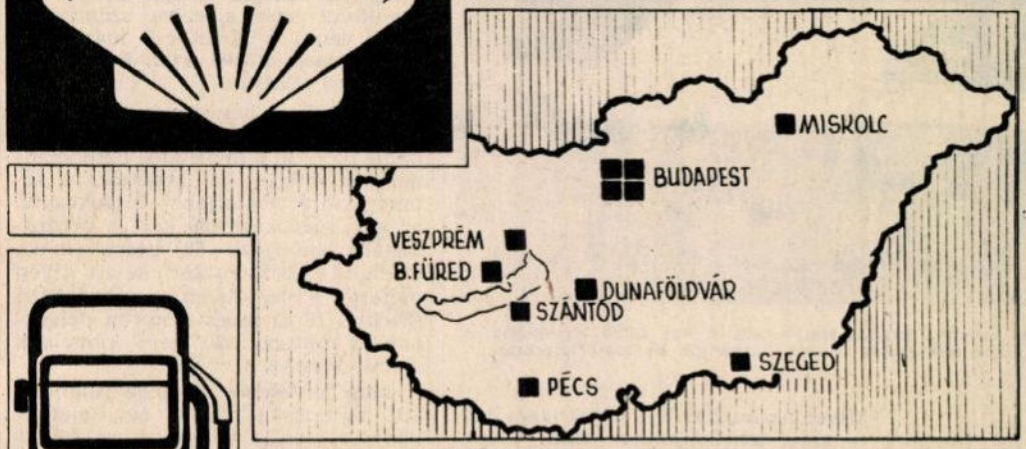
BUDAPEST XIII., Röppentyű u. 73.
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.
SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.
SZOMBATHELY, Tolbuhin út 36.

SHELL









INTERAG RT.



INTERSERVICE





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



BILUX AUTÓMŰSZAKI SZAKÜZLET!

Ajánljuk Önnek alábbi cikkeinket:

Autó visszapillantó-tükrök 25-féle kocsitípusra. **Fúrás nélkül szerelhetők!** Panoráma belsőtükör. Rozsdamentes rendszámtáblakeret. **Autópumpa,** hűtőtakarók az összes típusokhoz. Belső szőnyegek. **Szabadalom! Vákuum kipufogóvég (15 %-kal kevesebb üzemanyag- és olajfogyasztás. Növeli a kocsi teljesítményét!!!).** Ablakpáramentesítő! Dísztárcsák minden típusra. Futómű-alkatrészek. **Különböző autós matricák és kockás rallye-csíkok!**

Ezeken kívül sok egyéb praktikus autóscikk!

Nyitva 8–19 óráig

Vidékre utánvéttel szállítunk

Várja Önt a

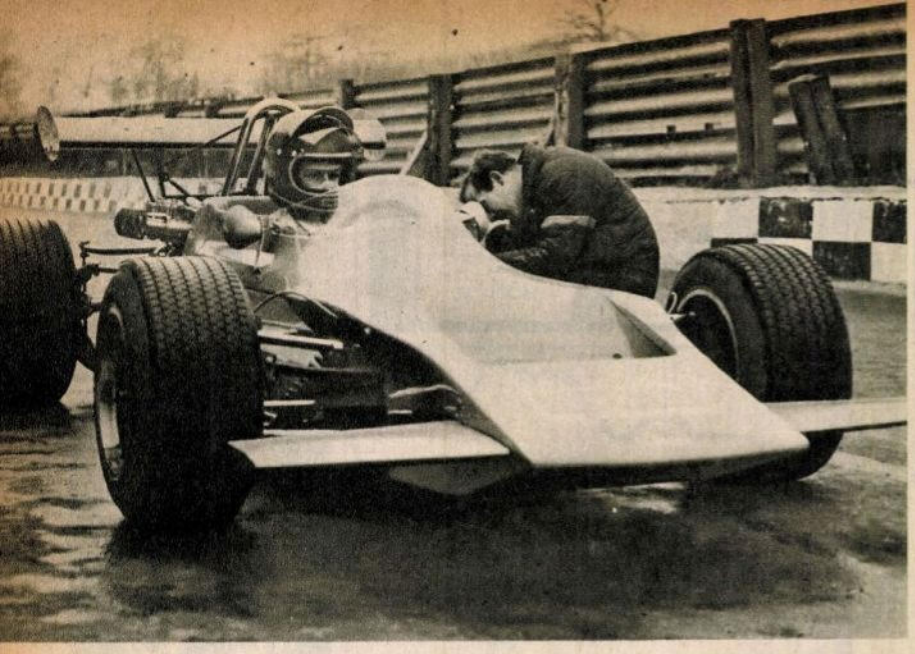
BILUX MŰSZAKI BOLT
Budapest IV., Újpest, Dózsa György út 61.

LEÉRTÉKELT AUTÓHUZATOK
kaphatók
az
ÁLTALÁNOS RUHÁZATI SZÖVETKEZET
VI., Lenin körút 83. sz.
alatti üzletében

FIAT **FORD** **OPEL**
TÍPUSOK TULAJDONOSAI, FIGYELEM!
Márkás autók
rugójavítása
szereléssel
SZIVÁK JÁNOS
IV., ÚJPEST, Mártírok u. 5.
Telefon: 881-056

BUDAPESTI * AUTÓJAVÍTÓ * K.T.SZ. *

POLSKI-FIAT, TRABANT SZERVIZ
kötelező vizsgálatok csekkszelvényre, garanciaszolgáltatás.
Minden típusú személygépkocsi szervizmunkái előjegyzéses rendszerben.
ALVÁZKONZERVÁLÁS
Karosszéria-üregek szakszerű korrózióvédelme
VALVOLINE TECTYL alvázvédőszerrel
Üzemidő két műszakban, 6-tól 22 óráig. Telefonelőjegyzés: 687-464, 689-629.
Budapest III., Köles u. 4
Használt személygépkocsi, mikrobusz vétel, eladás.
Budapest XII., Hajnóczi u. 9. **Telefon: 359-166**



Az új „Royal" Forma Atlantic kocsit a Brands Hatch pályán Ray Ellen kipróbálja. A „Royal" külső vonalaiban akár testvére is lehetne bármelyik Forma-2 kocsinak

FORMA ATLANTIC

Mivel az angliai F-1 versenyistállók — noha tehetségekben nincs hiány — egyre kevesebb angol versenyzőt szerződtetnek, megszületett ez a kevesebb anyagi javakat igénylő új Forma, amelynek erőforrása bármilyen szériagyártmányú 1600 kcm-es motor lehet.

A kavics, amely a lavinát elindította, az USA-ban gurult el, éspedig — leginkább — a kétvezérműtengelyes *Ford-Lotus* motorokkal szerelt torpedók alakjában. Mind a motorok, mind az alváz Angliából származott, és most éppen ezzel magyarázható Európában ez a kedvező fordulat. Az új forma iránt igen élénk az érdeklődés. Részben azért, mert ennek ára lényegesen kevesebb, mint az F-2 kocsiké, teljesítményben mégis megközelíti azt, ezenkívül erre a célra számításba lehet venni a következő márkákat: *Alfa-Romeo, BMW, Fiat, Ford* (nyomórudas), *Datsun*.

A motorok felkészítésének bizonyos műszaki határokat szabtak. Így például nem alkalmazható befecskendező szivattyú, kompresszor, a sebességváltó legfeljebb 5 fokozatú, az alsó súlyhatár 439 kiló, a benzintartály legfeljebb 68 literes lehet. Eddig 14 konstruktőr készít ilyen motort; a legtöbben a *Ford-BDA (Escort)* 16 szelepes motoron dolgoznak és mintegy 220 lóerőt remélnek belőle kicsikarni.

A nem kevesebb mint 22 futamból álló bajnokság mögött egy telefonkönyv-társaság, valamint az *Atlantic* nevet viselő petróleumtársaság áll; pénzdíjakban sem lesz hiány, így többek között a legeredményesebb istálló részére díjat írt ki a *Fiat*. (Még csak az irányárakról néhány szót: egy *Forma Atlantic* monoposto 3400—4000 és csak a motor 1150—1275 font között mozog.)

SPORTHÍREK

A ZALKA MÁTÉ MK vacsorával egybekötött díjkiosztó ünnepséget rendezett, illetve megtartotta közgyűlését február 5-én. A klub ügyvezető elnöke, Molnár Vilmos bejelentette, hogy megérkezett Szabó László második Yamahája, egy 250-es, továbbá két AJS-Villiers cross-motor, 250 és 370 kcm-es, amelyeket az MTS február 27. és március 7. között tartandó dunavarsányi edzőtáborában osztanak ki. Az edzőtábor vezetését Harangvölgyi Andrásra bízták. A további tervekben a fővárosi salaksport feléledtése szerepel.

AZ EDDIG IS JÓL DOLGOZÓ CORDATIC SK megalakította salaksport szakosztályát.

ÚJ LENDÜLETET KAPOTT az USA-ban a motorsport. Amíg régebben a hosszú távú „Big Bear" verseny százakat csalt a rajthoz, addig most újabban a rövid távú pálya-körversenyeket kezdik felkarolni. A mintegy 150 méteres pálya két rövid egyenesből és két hosszú körívből áll, és azon egyidőben nyolc motor köröz. A kanyarok szélesebbek (10—12 méter), mint az egyenesek, hogy látványosabbak legyenek az előzések. Ehhez az új versenyághoz nagy, többhengeres motorokat használnak.

A FORMA-1 IDÉNY első futamát Buenos Airesben rendezték. Noha az itt futott 1000 km-es versenyen szerencsétlenül járt Giunti halála miatt nem állt rajthoz a Ferrari-csapat, a verseny nagyszerűen sikerült. Amon nyert, Matra-Simca V12-es kocsijával Pescarolo (March 701) előtt.



Mint minden év első vasárnapján, az idén is a Nürburg-pályán jöttek össze, immár tizenötödször Európa túrázó kedvű motorosai. A szokatlanul enyhe idő is kedvezett ennek a hagyományos összejövetelnek, amely ez alkalommal 35 000 motorost mozgósított. A találkozó legidősebb vendége a párizsi Robert Sexé volt, aki 80 évével vállalta ezt a nagy utat — motoron. A volt oldalkocsis világbajnok, Max Deubel, illetve az Elefánt-Rallye atyja, Ernst Leverkus kollégánk, a „Das Motorrad" szerkesztője voltak házigazdái ennek a mammut-találkozónak

A 24 ÓRÁS DAYTONA VERSENYEN elektromos hibákkal küzdött az élen száguldó Donohue Ferrari-512-ese, olyannyira, hogy végül is a 3. helyen fejezte be a versenyt, amelyet a Rodriguez—Oliver páros (Porsche-917) nyert meg.

CÍMLAPUNKON:

Megérkeztek a Merkur csepeli telepére az első Togliattiban gyártott Zsiguli próbakocsik

(Almássy Tibor felvétele)

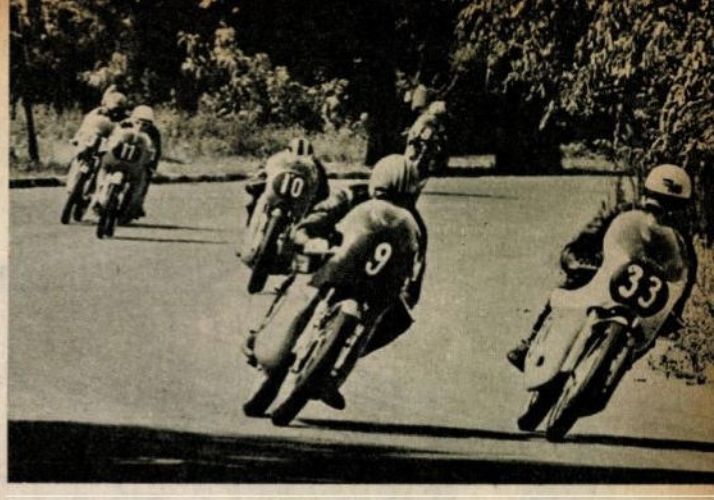
„Autó-Motor" — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-285.)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

Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

71.5693 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató

Motorsportunk 1971-ben



Nehéz dolga van e sorok írójának, amikor azt tűzi ki feladatul, hogy jósolja meg, mit hoz az 1971-es év. Jóslással nem foglalkozom, de az ismert, valamint megismerhető pozitív és negatív tények felmérésével lehetőségem van, hogy rövid lejáratú futurológiát alkalmazzak.

A teljesség igényét eleve ki kell zárjam, valamint azt a már itt-ott hallottakat, hogy nekem személy szerint optimistának kell lennem. Felkutattam a vonatkozó előírásokat, ügyrendet, de sehol, még csak utalás sincs arra, hogy a főtitkárnak a sportja megítélésénél a realitástól el kell térnie.

Kezdjük talán a negatívumokkal.

A GYORSASÁGI pályával kapcsolatos problémánk közismert. A budapesti népligeti kör sem szakmai szempontból, sem közönség-elhelyezés szempontjából nem megfelelő. A soproni nagykör kialakítható volna, de ehhez több szerv támogatása és jóindulatú megértése kellene. Voltak olyan külföldi versenyzők, akik szerint Európa egyik legszebb pályáját lehetne ott kialakítani. Legutóbb Miskolc és Pécs azt ígérte, hogy pályabejárást kér egy képzelt útvonalon, de ebben az évben nem valósulhat meg. Tehát Grand Prix vagy világbajnoki verseny nem lesz a gyorsasági ágban. A versenynaptárban szereplő versenyekkel az ágazat „szinten tartása" elérhető. A VB-futamokon Szabó és Drapál mellé esetleg még egy versenyző feliratkozhat.

MOTOCROSS-pályával nincsen probléma, és ha a FIM-megbízott meghívását valóra tudjuk váltani, akkor a farkashegyi pálya alkalmassága esetén 1972-re szóba kerülhet egy világbajnoki futam lehetősége, ami bizony nagy feladatot jelentene számunkra. Addig is a versenyzők mennyiségi és minőségi színvonalának emelése lebeg a szemünk előtt, amire a lehetőségek adottak. Először tartunk országos edzést Mátraházán, aminek eredményességében szakembereink bíznak; ebben az ágazatban számolok bizonyos fejlődéssel.

A SALAK-ÁGAZATBAN látom a fejlődés legnagyobb biztosítékát. Debrecenben és Miskolcon a salakversenyzést kiemelt sportágnak tekintik, amiért csak dicséret illeti a helyi TS-ek vezetőit, akik mindig figyelembe vették a helybeliek véleményét, és azok alapján hozták meg döntéseiket. Mindkét helyen a megyei és a városi pártbizottság is hatékonyan támogatja sportágunkat. Szegedre a hosszú ideig egy helyben topogás volt a jellemző, de most fordulat várható, mert a Volán Sportkör a salaksport mellett a motocross-szal is foglalkozik. Miskolcon a működő szakosztály mellett megalakult a Borsodi Volán szakosztálya, amelyik ez évben ugyan még nem fejt ki lényeges tevékenységet, de jövőre a salaksport mellett a gyorsasági versennyel és a motocross-szal is foglalkozni kíván.

Végül: a napokban kaptunk hírt arról, hogy az Országos Gumiipari Vállalat Sportkörében salakszakosztály alakult, ahol igen jó feltételekkel kezdtek a munkához. És feltétlenül ide kívánkozik az a csemege is, hogy a Zalka Máté MK vezetősége két új ESO salakmotorkerékpár birtokában kijelentette, hogy igenis lesz 1971-ben salakverseny Budapesten. Ezt a kijelentést csak üdvözölni lehet.

Mindezekhez vegyük még az alábbiakat:

A jóváhagyott versenynaptárban — itthon és külföldön — több verseny szerepel, mint az elmúlt évben; — az 1971-ben várható versenygépek száma néhány darabbal meghaladja az előző évi mennyiséget; — a fiatal versenyző-ivadékkal mind erőteljesebben foglalkoznak egyesületeink.

Summázva az elmondottakat, úgy vélem, hogy a pozitív tények legyűrik a negatívumokat, és ilyen körülmények között a valós jóslat: a hazai motorsport lassú fejlődésével számolni lehet.

Dékán György

a Magyar Motorsport Szövetség főtitkára

A NEMZETKÖZI VERSENYAUTÓ-KIÁLLÍTÁST

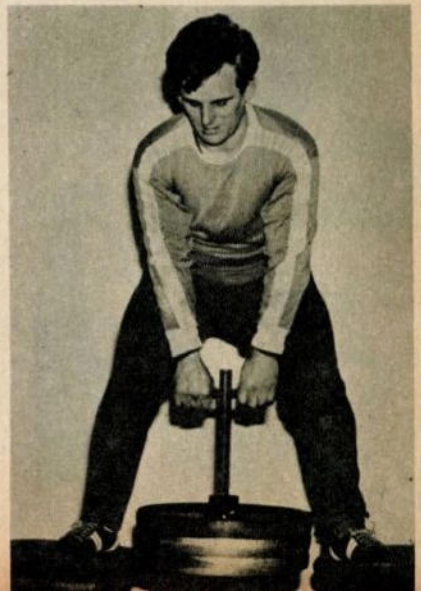


a háromszoros Forma-1 világbajnok, Jack Brabham nyitotta meg a londoni Olympia Hallban, ahol 128 cég mutatta be ennek a tüzes szakmának forró szerszámait

NEHÉZ...

...a versenyző élete, akár ez a súly, amelyet a nagyon sokszoros magyar crossbajnok, a Videoton színeiben versenyző Simon Ferenc emelget, így edzve izmait az 1971. évi cross-idényre

(Menyhárt István felv.)





A győztes Renault-Alpine a behavazott Alpokban



A boldog győztesek a célban: David Stone és Ove Andersson. (Alul) Ove felesége, Elisabeth Nyström — aki Pat Moss versenyzőtársa — hitvesi csókkal tünteti ki fiatal férjét



Az Alpine-Renault óriási győzelme

Óriási győzelmet arattak a francia Jean Rédélé által tervezett 1600-as Alpine-k: a monacói célban, a keserves 5500 km után elfoglalták az utolsó évek legizgalmasabb és legnehezebb Monte Carlo Rallye-jának első két helyét, sőt holtversenyben a Porscheval a harmadik hely is az övék volt.

Hogy miért volt a 40. MC-Rallye a legnehezebb?

Azért, mert a Tél-generális az elindult 248 kocsiból csak 171-nek engedélyezte befejezni az első szakaszt, a monacói célban. De ez csupán mintegy 3500 kilométer volt.

A sűrűje csak ezután jött. A következő 26 órás nonstop összecsapásnak még több „selejtje" volt a behavazott francia Alpokban, ahonnan már csak 35 kocsi érkezett vissza Monacóba. És a következő havas éjszakán, a hét gyorsasági szakaszra osztott 143 km-es útvonalat mindössze 30 kocsi csúszkálta végig.

Különösen ezen az éjszakán élesedett ki a harc, hiszen a győzelem sorsa itt dőlt el. A svéd—angol Andersson—Stone pár (Alpine 1600 S) majdnem valamennyi futamban jeleskedett, és végül is honfi- és márkatársai, Thérier—Callewaert és Andruet—Vial előtt biztosan ragadta magához a győzelmet. A szoros idők is bizonyították, hogy ezen a hét szakaszon minden méterért meg kellett küzdeni. A szerelők nemcsak varázslatos gyorsasággal és leleménnyel hozták vissza a halálra sebzett motorokat, hanem boszorkányos ügyességgel cserélgették az útszakasznak megfelelő jégszegecs-számú köpenyeket, amelyeken úgy száguldottak a kocsik, mint a bobszánok a jégtekn̈ben.

Az első hét helyből ötöt skandináv versenyzők foglaltak el; nem vitás, hogy a finnek és a svédek e szakma legjobb tudói.

EREDMÉNY, ABSZOLUT SORRENDBEN: 1. **Andersson—Stone** (Alpine S) — 2. **Thérier—Callewaert** (Alpine S) — 3—4. **Andruet—Vial** (Alpine S) és **Waldegaard—Thorszelius** (Porsche 914) — 5. **Aaltonen—Easter** (Datsun 240 Z) — 6. **Lampinen—Davenport** (Lancia HF 1600) — 7. **Lindberg—Andreasson** (Fiat 124 S) — 8. **Darniche—Robertet** (Alpine S) — 9. **Vinatier—Gelin** (Alpine S) — 10. **Fall—Wood** (Datsun 240 Z) — 11. **Rognotti-Thimonier** (Opel Kadett), a 2. csoport győztese — 12. **Greder—Pagani** (Opel Commodore GSE), az 1. csoport győztese — 13. **Fritzinger—Zapf** (Ford Capri) — 14. **Eberhardt—Haase** (Porsche 911 S) — 15. **Ballot-Lena—Morenas** (BMW 2002 TI) — 16. **Springer—Miersch** (Opel Kadett) — 17. **Werner—Dencker** (BMW 2002 TI), a női kat. győztese — 18. **Smith—Watson** (Lanchia HF 1600) — 19. **Rubbieri—Cavriani** (Fiat 124 S) — 20. **Dubos—Martin** (Autobianchi A 112) — 21. **Cowan—Syer** (Cooper S) — 22. **Eymann—Fuchs** (Ford Capri) — 23.**Walter—Lier** (Porsche 911 S) — 24. **Paganelli—Russe** (Fiat 124 S) — 25. **Beaumont—Grandrive** (Opel Commodore GSE) — 26. **Jallot—Marion** (Fiat 124 S) — 27. **Tchoubrikov**—és neje (Alpine) — 28. **Munari—Mannucci** (Lancia HF 1600) — 29. **Nicolas—Roure** (Alpine S) — 30. **Palikovič—Juranič** (Renault-Gordini 8).