

# am



**autó-motor**

XXIV. évf.  
1971. II. 6.  
Ára: 3 Ft

**3**



**1971**  
**JANUÁR 1-TŐL**



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

**OPEL**

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

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

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

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

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

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

**VILÁGSZÍNVONAL**



**MINDEN KOCSIHOZ  
MINDEN IDŐBEN**



# A közúti közlekedés szabályainak módosítása

A közúti közlekedésről 1968-ban Bécsben létrejött Világegyezmény sok kérdésben kettős vagy többféle lehetőséget fogadott el. Az utána következő évek folyamán Genfben európai regionális egyezményt jóváhagyó tárgyalások folytak. Ezeknek eredményeként a közúti közlekedési szabályok, jelek és jelzések tekintetében elkészült az európai országokra kiterjedő Egyezmény. Igaz ugyan, hogy még nem kerülhetett aláírásra, mert a burkolati jelekről és jelzésekről még nem tartalmazza a megállapodást, de a végleges Egyezménynek a jóváhagyása erre az évre várható.

A már elkészült Egyezmény lehetővé teszi, hogy a mi közlekedési szabályainkat néhány olyan kérdésben módosítsák, amelyek rendezése égetően fontosnak látszik, mert ezeket egyrészt azonosítani kell a más európai országokban is bevezetett vagy bevezetésre kerülő szabályokkal, jelzésekkel, másrészt ezek a módosítások tükrözik a hazánk közúti közlekedésében bekövetkezett változásokat.

Most még csak módosításra kerül sor — oly módon azonban, hogy a néhány éven belül kiadandó új Kresz-szel összhangban legyen.

**1.** Talán a legfontosabb változás a *forgalomirányító lámpákkal* kapcsolatos. Mivel a módosító rendelet február 1-én hatályba lépett, ettől az időtől kezdve érvényes az az új előírás, hogy *piros fényre, valamint a rendőr tilos karjelzésére most már nem szabad jobbra bekanyarodni.*

A zöld nyílal ellátott kiegészítő tábla megszűnik, az alapszínnek mellett ezentúl csak kiegészítő fényekkel találkozhatunk. Ha ilyen kiegészítő lencse van elhelyezve, akkor az eddigi szabályok szerint kell közlekedni. Lehetséges azonban, hogy magának a fényjelző készüléknek a zöld lencséje helyén zöld nyilat láthatunk: akkor csak a nyíl vagy a nyilak által megjelölt irányban szabad haladni.

A jelzőlámpa elhelyezhető az úttest fölött is, és a több sávú úttesten az egyes sávok felett külön-külön is. A sávonkénti szabályozásnak természetesen összhangban kell állnia a besorolást jelző tábla jelzéseivel és a burkolati jelzésekkel is. A sávok felett elhelyezett lámpák színjelzései az alattuk levő sávra vonatkoznak, a többi sávokban esetleg ugyanakkor más jelzés is irányíthatja a közlekedést.

Még egy lámpa-újdonság: a villamosok haladását nem útkereszteződéseknel piros és sárga színekből álló lámpával szabályozhatják.

**2.** Rendeződik a lakott — illetőleg beépített — terület vitatott problémája. Az itt bemutatott táblákat ez év december 31-ig az összefüggően beépítettnek minősülő területek kezdetéhez, illetve végéhez kell elhelyezni. A lakott területek fogalma ezután tehát nem lesz azonos a közigazgatási határral. Lehetségessé válik, hogy egy város, helység területén belül is a kellően be nem épített területeken a járműveket az általában érvényes korlátozásoktól mentesítsék. Sőt, az is megengedhető, hogy ahol a hatóságok szükségesnek tartják, az összefüggően beépített területen átvezető útra vonatkozó forgalmi előírások szempontjából bizonyos útszakaszt ne minősítsenek lakott területnek. Azokról a szakaszokról van szó, ahol az úttest kiépítése olyan, hogy kellően el van választva az összefüggő építményektől, s így a gyalogosok kereszt irányú forgalmának lehetősége csekély.

**3.** Az itt bemutatott, most már nálunk is bevezetésre kerülő, a Világegyezményben elfogadott táblákat 1972 december 31-ig kell felállítani, illetve kicserélni. Az átállás ideje alatt tehát a régi táblák is érvényesek, s így gyakran előfordul, hogy ugyanannak a dolognak kétféle jelzésével is találkozhatunk. Ez azonban nem okozhat zavart, mert az új táblák annyira egyértelműek, hogy még az is megértheti, aki talán el sem olvasta a rendeletet. A lámpák átalakítására — mivel ez hosszú időt és jelentős költséget igényel — 1973 márciusáig ad a rendelet határidőt. Addig tehát mind a kétfajta lámpajelzéssel lehet számolni. De az új és a régi lámpák egyidejű használata sem okozhat zavart, nem jelent balesetveszélyt, hiszen az új lámpákat a régi készülékekből fejlesztik ki.

**4.** A gépjárműfelelősségi (szavatossági) biztosítás általános kötelezettségével szükségessé vált, hogy szabályozzák: mi legyen a teendő a közlekedési baleseteknél akkor, ha nem történt személyi sérülés. Amit eddig csak a közlekedési morál kifejlődésére, az emberek egyéni hozzáállására bízunk, közlekedési szabállyá vált:

Ha a baleset csupán dologi kárt idézett elő, s az a kár 15 000 forintnál kisebb értékű, akkor a balesetben részesek, rendőri intézkedés nélkül a biztosítóval rendezhetik az ügyet. Ez: lehetőség. Három kötelezettséget is találhatunk azonban az új szabályok között:

- a baleset részesei kölcsönösen kötelesek személyazonosságukat igazolni;
- ha az egyik fél kívánja, rendőrt hívhat, s ekkor a másik fél köteles a helyszínen bevárni a rendőri intézkedést;
- ha a megrongált jármű vezetője nincs jelen, a károkozó — a kár nagyságától függetlenül — köteles a helyszínen hátrahagyni személyi adatait, és értesíteni a biztosítót.

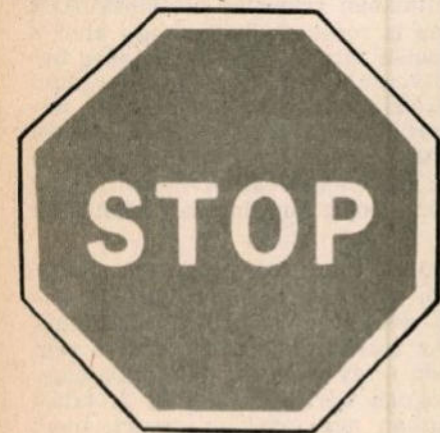
Aki ezeknek a kötelezettségeknek bármelyikét nem teljesíti, 3000 forintig büntethető szabálysértést követ el. Ezeknek a kötelezettségeknek az elmulasztása annál is inkább indokolatlan, mert most már a rendelet írja elő, hogy az ilyen kötelezettség semmiféle egyéb eljárást nem von maga után.

**5.** Hangsúlyozza a rendelet, hogy a műszakilag kifogásolható járműért nemcsak a jármű vezetője, hanem üzemtartója is felelőssé tehető.

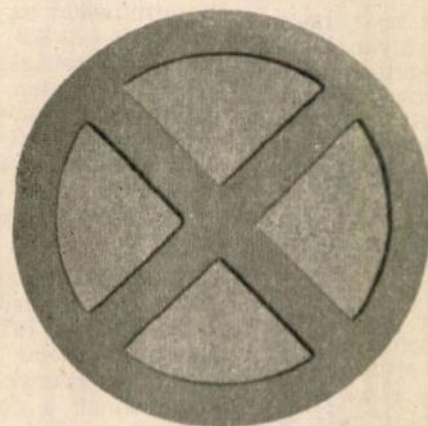
**6.** Az egyirányú utcában automatikusan lehet parkolni a bal oldalon is, ha az úttest közepén a forgalom számára egy sáv szabadon marad. Ha a parkolást tiltani vagy korlátozni kívánják, ezentúl ezt kell táblával jelezni.

**7.** A mozgásban levő járművek mindenkor használhatják a tompított fényszórót — a legjobban kivilágított úttesten is. Csupán parkoláskor tilos a tompított fény használata.

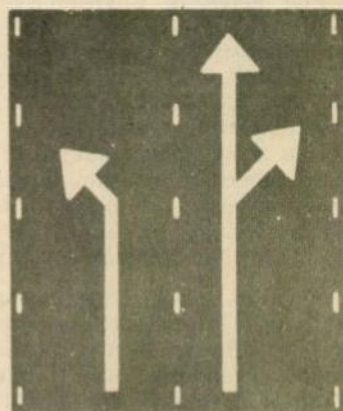
Az új stop-tábla, amelyet jellegzetes alakjáról könnyen fel lehet ismerni (piros alapszínben fehér betűk)



Megállni tilos. A várakozást tiltó kék-piros tábla balról jobbra is áthúzva



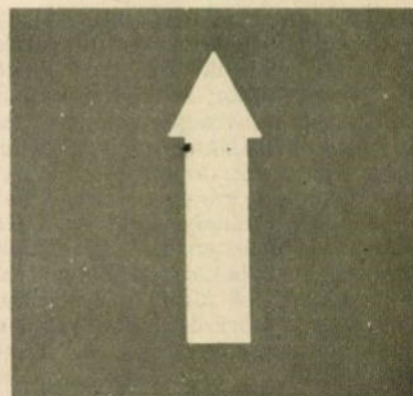
A lehetséges besorolásokra előzetesen figyelmeztető tábla: kék alapszínben fehér nyilakkal



A közlekedési szempontból lakottnak, illetve beépítettnek minősülő terület kezdete és vége. Kék alapszínben fehér betűk, vagy fehér alapon fekete betűk; az áthúzás mindenkor piros csíkkal



Az egyirányú utcát jelző fehér nyilakat négyzetes vagy téglalakú kék táblára kell festeni



**8.** A csoportos személyszállításra használt teherautó vezetőjének 1971. december 31. után „D” kategóriájú vezetői engedéllyel kell rendelkeznie.

**9.** A közúton mozgásképtelenné vált, elromlott járművet elakadást jelző, fényvisszaverő tulajdonsággal rendelkező háromszöggel kell megjelölni. Ez alól csak a motorkerékpár kivétel. A háromszöget a jármű mögött 50 méterrel kell elhelyezni.

**10.** Lovaskocsival fuvarozóknak hajtóigazolvánnyal kell rendelkezniük. (Természetesen ha a hajtónak valamilyen gépjárművezetői igazolványa van, akkor erre nincs szükség.)

**11.** Amit a gépjárművek kötelező időszaki műszaki felülvizsgálatával kapcsolatos rendeletben már olvashattunk, természetesen ugyancsak bekerült a Kreszt módosító rendeletbe. A gépjárművek forgalmi engedélyének érvényessége tehát a kiállítás vagy a legutolsó sikeres időszaki műszaki felülvizsgálat időpontjától számított három év után lejár. Érvényesítése újabb műszaki felülvizsgálat útján lehetséges. A vizsgálatra önként, az esedékes időpont előtt legalább 30 nappal kell jelentkezni.

**12.** A rendelet számszerűen megállapítja a Diesel-üzemű motorok füstölésének mértékét. Ennek a mértéknek a túllépéséért — mint általában a műszakilag kifogásolható járműért — az üzemtartók is felelőssé tehetőek.

Az új rendelkezéseket természetesen még sok irányú magyarázatokkal lehet kiegészíteni. Ezekre a részletekre következő számainkban visszatérünk.

# A személyautó-ellátásról

Irtta: CSÚRI ISTVÁN, a Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalat vezérigazgatója

Ha visszatekintünk az elmúlt öt esztendőre, megállapíthatjuk, hogy ebben az időszakban vált tömegessé a kereslet az autók iránt, s bár ezt az érdeklődést vállalatunknak nem sikerült kielégítenie, a kereslet növekedésével együtt a személyautó-eladások száma is szembevetően fejlődést mutat 1966 és 1970 között.

Erre a fejlődésre csak egy példát említenék: 1957-től 1965-ig — tehát 9 esztendő alatt — a magánautósok részére kevesebb mint 60 000 személygépkocsit adott el a kereskedelem. A III. ötéves terv időszakában viszont 122 000 új autótulajdonossal bővült az autósok tábora.

## Az 1970. évi ellátás

Az elmúlt esztendő pedig rekordévének számít a hazai autókerekedelem történetében: vállalatunk 45 000 új személyautó értékesítésével zárta 1970-et, s az ország személygépkocsi-parkja ma csaknem negyedmilliót számlál.

Az elmúlt év lényegesen nagyobb forgalomnövekedést hozott, mint ahogyan azt terveztük: 1970-ben a tervezett értékesítéssel szemben 11 000, az 1969-es forgalomhoz képest pedig 19 000 darabban nőtt az autóeladások száma, az értékesített gépkocsik össz mennyisége így 1969-ről 1970-re 72%-kal emelkedett. A mennyiségi növekedésen túl különösen öröndetes, hogy az összes forgalomból az 1969. évi 19 600 darabban szemben 85%-kal több — 36 700 darab — szolgált a magánautósok igényeinek kielégítését, az összes értékesítésből pedig a közismerten legkeresettebb Trabant és Wartburg típusok forgalma elérte a 14 000 darabot, így ezekből az értékesítés közel 80%-kal növekedett 1969-hez viszonyítva.

Az elmúlt évek eredményeit összegezve teszünk említést arról, hogy bővült a személygépkocsik választéka is: 1966-ban lényegében 7, az elmúlt esztendőben pedig már 17—20 típus került forgalomba.

1970-ben új típusokkal bővült a választék: megjelent a Trabant Hycomat, a Wartburg Tourist, a Zaporozsec, a Szovjetunióban a Moszkvics 408-as, Csehszlovákiában a Skoda 1000 MB típusú kocsikat továbbfejlesztve alakították ki a Moszkvics 412-es és a Skoda S-100-as személygépkocsikat, amelyek 1970 második negyedétől a magyar utakon is megjelentek.

Sajnálatos, hogy vállalatunk ma még nem tud hosszabb időre elegendő mennyiségben folyamatos árukínálatot biztosítani minden típusból; így a várakozási idő a keresettebb típusokra 3—5 év, bár bizonyos típusokból (Polski Fiat 1300-as és 1500-as, Warszawa Limousine és Combi) a megrendeléseket jelenleg egy-másfél esztendőn belül ki tudjuk elégíteni.

A személygépkocsi-behozatal elmúlt évi nagyarányú növekedése és a választék bővülése ellenére is emelkedett 1971-ben a kielégítetlen megrendelések száma: 1970. december 31-én 108 000 magán- és 10 000 közületi megrendelőnk előjegyzését tartottuk nyilván. Ezen a téren változást jelent, hogy a megrendelések száma a korábbi évektől eltérően 1969-ről 1970-re csökkenő ütemben növekedett. (1968-ban és 1969-ben a rendelésiállomány évente kétszeresére nőtt, az elmúlt évben viszont mintegy másfélszeres az emelkedés.)

Az automobilizmus startját Európában csaknem mindenütt a „kiskocsi” tömeges gyártása segítette elő. Ez a szabályszerűség jelenleg nálunk is érvényesül: nyilvánított megrendeléseinknek több mint 40 százaléka a 1000 cm<sup>3</sup>-esnél kisebb motorral szerelt, illetőleg az alacsony árkategóriába tartozó kocsikra vonatkozik.

Bár személyautó-behozatalunk az elmúlt években, 1970-ben pedig különösen dinamikus fejlődött, az igényeket néhány évig még sem mennyiségileg, sem választékban nem fogjuk tudni kielégíteni, noha az elkövetkezendő időszakban egyes típusokra vonatkozóan csökkenhet a várakozási idő.

Itt szeretnénk megemlíteni, hogy a legkeresettebb típusok közül ebben az esztendőben kezdjük meg az 1968 második felévében megrendelt Trabantok és Wartburg de Luxe-ok, az 1969 első negyedében előjegyzett Wartburg Limousine-ok, az 1969 negyedik negyedében igényelt Moszkvicsok, Skodák és Volkswagen 1300-asok, valamint az 1970 második negyedében vizsgálta Fiat 850-esek szállítását.

## A IV. ötéves terv időszakában

Az új ötéves tervidőszakban vállalatunk megbízható keresleti prognózis birtokában kívánja munkáját és beszerzéseit elvégezni.

Ezért tartottuk szükségesnek, hogy az 1971—1975 között várható keresletet — a rendelkezésre álló eddigi ismeretek ismételt analizálásával és a vásárlók viszonylag széles körű megkérdezése alapján — felmérjük. Erre a felmérésre az Országos Piackutató Intézetet kértük fel. Az Intézet az európai országok személygépkocsi-ellátottságának analógiája, a személygépkocsi-állomány jövedelem-rugalmsága és a lakosság előzetes vásárlási szándéka, valamint a vásárlási szerkezet változásai — tehát több variáns alapján — adott prognózist a lakossági igények várható alakulására. A számítások szerint a IV. ötéves terv időszakában 325—475 ezer körül alakulhat a lakossági kereslet. A dolgozók jövedelmének 1975-ig bekövetkező emelkedése — mint legfontosabb feltétel — a kereslet felső határát is valószínűsítheti.

Ezeknek az igényeknek a kielégítésére az államközi megállapodások eredményeként mintegy 300—350 ezer személyautó beszerzésére kerülhet sor 1975-ig, ebben az időszakban tehát a becsült kereslet és a várható kínálat többé-kevésbé találkozik majd. Lényegesen javul a IV. ötéves tervben az 1000 cm<sup>3</sup>-nél nagyobb hengerűrtartalmú személyautók kínálat, a kiskocsik kategóriájában azonban, ha az eddigieknél kisebb mértékben is, de változatlanul kielégítetlen igényekkel kell számolnunk, mivel 1971-től 1975-ig a lakossági kereslet szerkezete előreláthatóan lényegesen nem változik.

## Az 1971. évi tervek

Az 1971. évi árualapok beszerzésére irányuló munkát lényegében már az elmúlt év közepén elkezdtük. Az előzetes tárgyalások, a már az elmúlt évben megkötött szerződések, a szocialista országok várható termelése és a rendelkezésünkre álló tőkés devizakeret ismeretében készítettük el az évi áruforgalmi terveinket. Ezek szerint 1971-ben 50 000 új személygépkocsit értékesítünk, ebből a mennyiségből 42 000 autó a lakosság, mintegy 8000 személygépkocsi pedig a közületi igények kielégítését szolgálja.

Eddig 33 000 új személygépkocsi szállítására vonatkozó szerződést kötöttünk: az NDK-val 13 000 Trabant és Wartburg, Csehszlovákiával 3000 Skoda S-100-as, a Szovjetunióval 8200 (ebből 3350 Moszkvics, 2000 Zaporozsec, 1000 új Volga) személyautó szállításában állapodtunk meg. A tőkés országokból, 1971. évi devizakeretünknek megfelelően, összesen 6000 személygépkocsit importálunk. Ebből 800 már az elmúlt évben megérkezett előszállítások formájában, szerződésünk van 400 Renault 4-es és 16-os, 1000 Volkswagen 1300-as és 2300 Fiat 850-es Limousine és Sport Coupé, valamint Fiat 500-as szállítására; a fennmaradó mennyiségre még nincsenek szerződéseink.

A közelmúltban írtuk alá a 4000 Polski-Fiat 125p/1300—1500-as és az 1000 db Warszawa Limousine és Combi megvásárlására vonatkozó szerződést.

Az előirányzott beszerzés szerződésekből való biztosítására a tárgyalások tovább folynak. Többek között például Csehszlovákiával 2000 Skoda S-100-as, egyéb országokkal (Jugoszlávia, Irán) mintegy 2500 gépkocsi beszerzésére kívánunk szerződést kötni.

A tőkés országokból származó típusokat nem tekintve, a választék az elmúlt évhez képest tovább bővül, mivel az év második felében valószínűleg megjelenik majd a magyar piacon a már ismeretlenül is eleve népszerű Zsiguli.

Ebből a kocsiból 1971-ben csaknem 9000 darabot kooperációs ellentételként küld a Volga-menti Autógyár. Az

import tehát nagyrészt a kooperációban részt vevő magyar vállalatokon múlik. Reméljük, hogy érdekelt iparvállalataink pontosan és megfelelő minőségben tesznek eleget szállítási kötelezettségeiknek, ezzel is előmozdítva a hazai személygépkocsi-ellátás javítását.

A Zsiguliból az előbb említett várható beszerzés túlteljesítésére törekszünk, az 1971. évi import növelésének lehetőségei azonban csak a későbbiekben tisztázódnak. A próbakocsik érkezését februárra várjuk.

Ami a kiskocsik, illetve a legalacsonyabb árkategóriába tartozó személyautók kínálatát illeti, az ellátás 1971-ben némileg javul (például Zaporozsceből kétszer annyit vásárolunk, mint az elmúlt esztendőben), a kínálat azonban így is alatta marad a keresletnek. Törekvésünk ezért 1971-ben is az, hogy kiaknázzunk minden olyan lehetőséget, amely ezen a helyzeten változtathat.

A **tökés gyártmányok jelenlegi import-előírányszata az eddig előgyeztetett lakossági igények kielégítését szolgálja**, a tökés országokkal folytatott kereskedelmünk jelenlegi helyzete ugyanis ma még behatárolja a nyugati országokból származó import mennyiségét. (Az elmúlt év végén ezért került sor olyan intézkedésre, hogy átmenetileg felfüggesztettük a megrendelések felvételét a tökés gyártmányú gépkocsikra.)

## A közületek vásárlásai 1971-ben

A közületek igényeinek kielégítésére rendelkezésre álló árualap 1970-hez viszonyítva növekszik, a **választékot azonban kizárólag a szocialista országokból származó** személyautók reprezentálják, mivel az Országos Anyag- és Árhivatalnak a termékgorgalmazás 1971. évi rendjéről kiadott utasításai nemcsak a közületek részére beszerezhető árualapokat kontingálták, hanem azt is meghatározták, hogy a beszerzésre csak szocialista országokból kerülhet sor.

A közületi ellátásban az elmúlt évek gyakorlatával szemben változást jelent az úgynevezett cserekötelezettség bevezetése. Hatósági intézkedés folytán általában csak akkor tudunk közületi vevőink részére új személygépkocsit szállítani, ha az csere célját, értékesítést vagy kicserélt gépkocsi pótlását szolgálja. A cserekötelezettség alól azok a szervek és vállalatok mentesülnek, amelyek felügyeleti hatóságuktól erre engedélyt kapnak.

Vállalatunk felkészült a közületek gépkocsi-cseréinek lebonyolítására. Használt autók adásvételével foglalkozó budapesti telepünk és vidéki kirendeltségeink megvásárolják a közületek régi személygépkocsijait. Ez a megoldás, úgy véljük, előnyös ügyfeleinknek, mivel használt személyautókat a színhelyükhöz legközelebb eső kirendeltségünkön értékesíthetik.

A közületi célokat szolgáló személygépkocsik választéka előreláthatóan nem bővül. Az év második felében megjelenik ugyan az új Volga, mivel azonban az iránta megnyilvánuló igények sokszorososan felülmúlják beszerzési lehetőségeinket, azt felsőbb hatóságok intézkedésére elsősorban a költségvetési és társadalmi szervek részére hozzhatjuk forgalomba; ezek igénye viszont máris meghaladja a rendelkezésünkre álló árualapot. Az állami vállalatok és szövetkezetek részére ezért a Polski-Fiatok és Warszawák megvásárlását ajánljuk.

## Használtautó-kereskedelem

Az elmúlt esztendőben vállalatunk közreműködésével 5300 használt személyautó cserélt gazdát; a forgalom növekedése 1968-hoz viszonyítva csaknem háromszoros. Különösen jelentős eredménynek tekintjük, hogy az általunk értékesített használt személygépkocsik csaknem 80%-át magánautósok vásárolták meg, és beszerzéseinknek is egyre nagyobb hányada származik a személyi tulajdonú kocsik megvásárlásából.

A forgalom növekedését alapvetően két tényező hatásával magyarázzuk. Egyrészt budapesti telepünkön és vidéki kirendeltségeinken bármilyen típusú, évjáratú és műszaki állapotú személygépkocsit megvásárolunk ügyfeleinktől, vagy bizományi megbízások alapján vállaljuk az eladásra felkínált régi autók értékesítését. Másrészt fejlesztettük használt autók adásvételével foglalkozó hálózatunkat is: az 1969-ben Debrecenben megnyitott kirendeltséget 1970-ben három újabb vidéki kirendeltségünk — a szegedi, a székesfehérvári és a szombathelyi — létrehozása követte.

Számításaink szerint 1971-ben — elsősorban újabb vidéki kirendeltségek megnyitásával — forgalmunk tovább növekszik és eléri vagy túlhaladhatja a 8000 darabot.

## Hálózatfejlesztés

A IV. ötéves tervben előirányzott személygépkocsi-forgalom igen nagy feladatot ró vállalatunkra; éves forgalmunk a terv-időszak második felében elérheti a 75 000–80 000 darabot. Hálózati-műszaki kapacitásunk viszont nemcsak a jelenlegi forgalomhoz viszonyítva elégtelen, hanem már 1968–69-ben is kisebb volt a kellenél. Eppen ezért — amint az köztudott — már 1969-ben kidolgoztuk fejlesztési terveinket, amelyek a „0” revíziós kapacitás, az autózsalon-hálózat és a használt személyautó telepek fejlesztésének programját tartalmazzák.

A Gazdasági Bizottság az elmúlt évben úgy döntött, hogy a következő évekre több milliárd forint fordítható a járműfejlesztési program finanszírozására s így többek között a személygépkocsi-kereskedelem beruházási szükségleteinek fedezésére. Ez a döntés pénzügyi oldalról megteremtí annak lehetőségét, hogy a rohamosan növekvő forgalom lebonyolításához megfelelő nagyságú és sűrűségű nagykereskedelmi és „0” revíziós, valamint kiskereskedelmi (autózsalon) hálózat létesüljön.

Vállalatunk ismeri mindazokat a problémákat, amelyeket a vásárlóink a gépkocsik átadásának körülményeivel összefüggésben joggal vetnek fel, sürgetve azok mielőbbi megoldását.

Az előkészítő munka eredményeként 1971-ben **elkezdődik évi 40 000 személygépkocsi kiszolgáltatására alkalmas csepeli üzemünk rekonstrukciója**, rendelkezésünkre egy ugyancsak Csepelen felépítendő, évi 15 000 kocsi kiadására alkalmas üzem terveivel, amelynek kivitelezése ebben az esztendőben ugyancsak a megvalósítás szakába lép. Ez utóbbi beruházásunk ez év második felére remélhetőleg befejeződik, és részben azt a célt szolgálja, hogy a jelenlegi csepeli üzemünk rekonstrukciós munkálatai miatt bekövetkező kapacitási-kiesést ellensúlyozza. A rekonstrukcióval járó átmeneti problémákat szeretnénk a rendelkezésünkre álló eszközökkel megoldani. Ha mégis előfordulna üzemünk munkájában némi fennakadás, e helyről is kérjük kedves Vásárlóink jóindulatú megértését.

Mindaddig, amíg az előbb említett munkák befejeződnek, átmeneti intézkedésekkel enyhítünk a kapacitáshiányból adódó gondok: változatlanul fenntartjuk szerződéses kapcsolatunkat a gépkocsijavító vállalatokkal a „0” revízió és személygépkocsi-kiadás részbeni lebonyolítására.

Hálózatfejlesztési terveinkről szövege említettük meg, hogy a debreceni és győri új személygépkocsi-telepek létesítésére vonatkozó tárgyalásaink is előrehaladtak, szalonhálózatunk új egysége Budapesten, a Martinelli téren ez év végére felépül. Ezt az egységünket autoápolási cikk és tartozék szaküzlet egészíti majd ki.

Használt autók adásvételével foglalkozó vidéki kirendeltségeink száma 1971-ben tovább emelkedik. Négyhat kirendeltség megnyitását vettük tervbe; előreláthatóan Pécsen, Győrött, Kecskeméten, Miskolcon, Szolnokon és Békéscsabán létesítünk újabb egységeket.

## A vásárlók érdekvédelme

A személygépkocsik behozatalának és értékesítésének növelésén kívül vállalatunk 1970-ben **több olyan intézkedést tett, amelyek a személygépkocsi-ellátással összefüggő legfontosabb területeken — elsősorban az alkatrészellátás és a garanciális szolgáltatások körében — lehetőséget adnak az érdekelt vállalatoknak a vásárlók igényeinek hatékonyabb érvényesítésére.**

A személygépkocsik szállítására vonatkozó szerződések megkötésénél az elmúlt esztendőben úgynevezett **alkatrész-klauszult** alkalmaztunk, ennek alapján a hazai alkatrészellátást végző vállalatok alkatrészbeszerzési igényeiket eredményesebben érvényesíthették. Több esetben az alkatrészellátástól tettük függővé a gépkocsik beszerzését, ennek során például az is előfordult, hogy nem kötöttünk szerződést a felajánlott személyautók megvásárlására, mivel a külföldi szállító nem tudta garantálni a kellő mennyiségű pótkatrész zavartalan és folyamatos szállítását.

Ugyancsak a vásárlók érdekét szolgálták a szervizekben az AFIT-tal közösen végzett **ellenőrzéseink**, amelyek során megvizsgáltuk, hogy a **vevőszolgálati állomások megfelelő minőségben végzik-e a garanciális javításokat és kötelező revíziókat.** A tapasztalt hibák megszüntetésére az ellenőrzések után az AFIT központját kértük fel.

A garanciális ellátás zavartalanabbá tételét biztosítottuk azzal is, hogy elsősorban a tökés cégekkel **felemeltettük a konszignációs alkatrészraktárak értékhatárát**, annak érdekében, hogy megfelelő mennyiségű és választékú garanciális alkatrész álljon rendelkezésünkre.

# m híradó

## A KPM AUTÓFELÜGYELETHEZ

az utóbbi hónapokban számos megkeresés érkezett a mikrobusz-üzembentartóktól. Kérték, hogy személyautóvezetői engedéllyel vezethessék járművéket. A KPM-nek a mikrobuszok és a velük azonos alvázon kialakított teherautókkal kapcsolatban a következő az álláspontja: A hazánkban is elfogadott Nemzetközi Egyezmény szerint a mikrobusz is autóbusz-nak tekintendő, és ezért csak a „D” kategóriájú autóbuszvezetői engedéllyel vezethető. Függetlenül attól, hogy hány utas foglal bennül helyet. Azok a teherszállítási feladatokra alkalmazott járművek, amelyeknek összsúlya a 3500 kg-ot nem haladja meg, „B” kategóriájú személyautóvezetői engedéllyel is vezethetők. Ebbe a kategóriába azok a teherszállító járművek tartoznak, amelyek a mikrobuszokhoz sok tekintetben hasonlóak, de felépítményük részben vagy egészen zárt. Indokolt kérésre a KPM Autófelügyelet (Bp. VI., Népköztársaság útja 8.) a mikrobuszok átalakítását engedélyezi; a szállítható személyek számát és a terhelhetőséget az átalakítás mértéke szabja meg.

## AZ ÚJÍTÓK LAPJA

Megvált eddigi irányító szervétől, az Országos Találmányi Hivataltól, és a Magyar Iparjogvédelmi Egyesületnek — a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége tagyesületének — lapja lett. Megszabadulva eddigi hivatali kötöttségétől, az eddiginél sokrétűbben szolgálhatja az alkotó embereket, az újítókat, feltalálók, kutatókat, tervezőket, a szocialista brigádok érdekeit, az ország iparának, mezőgazdaságának szocialista fejlesztését, az iparjogvédelmi kultúra terjesztését. Ahogy eddig is tette, részletesen tárgyalja az újítások, találmányok, szabadalmak, védjegyek problémáit, ismerteti és magyarázza a vonatkozó rendeleteket. Mint az egyedüli ilyen természeti lap, foglalkozik a licencálás és a know-how-k vételének és eladásának kérdéseivel, elősegíti az újítások vételét és eladását. A műszaki haladás előmozdítására ismerteti a hazai és külföldi műszaki fejlesztési eredményeket, a technika új vívmányait az iparban és a mezőgazdaságban egyaránt. A szerkesztőség címe változatlan: Bp. V., Garibaldi u. 2. Tel.: 115-012.

## 400 NAPOT TÖLTÖTT A SIVATAGBAN

Dr. Domján Jenő, a Melyépítési Tervező Vállalat mérnöke, aki az ENSZ technikai segélyszervezetének tagjaként részt vett a mohamedáni világ szentföldjén, Szaud-Arábiában létesített ötezer kilométeres autó-úthálózat építésében. A Perzsia-öböl mentén fekvő híres olajvidék központját, Dhahran kötötték össze a kétezer kilométerre fekvő Dzsiddával. Egyidejűleg a magyar mérnök Riyadban megszervezte, berendezte és működésbe hozta az utúgyi központi anyagvizsgáló laboratóriumot, ahol azóta már az általa betanított személyzet irányításával folyik a munka.

## A MÖGÜRT ÉS A MIRKÖZ

Újabb öt évre szóló bizományi szerződést kötött. A Mirköz Diesel- és Hűtőtechnikai Ktsz ma már több mint ezer gépjárművizsgáló és ápoló berendezést exportál évente, s ezzel világviszonylatban is a legtöbb ilyen cikket gyártó cégek sorába emelkedett. A Mőgürt révén 41 országba jutnak el ezek a nemzetközileg jó nevet szerzett berendezések, többek között Indiába, Irakba, Egyiptomba, Dél-Amerikába. Az USA híres motorgyára, a Cummins Engine Co. laboratóriumában a nagy pontossággal mérő magyar Star próbapad-család tagjait is használja.

## „ÖNKISZOLGÁLÓ” JELZÓLÁMPÁKAT

helyeznek el a zebránál a gyalogosok részére. Ezen kis kapcsolótábla lesz, amelynek segítségével a gyalogos kis időre állíthatja az autóforgalmat. A járműveknek ilyenkor — a műszer kapcsolásától függetlenül — addig tilosat mutat a jelzőlámpa, amíg a gombot benyomó járókelő át nem ért a túlsó oldalra. Az ilyen természetesen csak ott célszerű elhelyezni, ahol igen nagy a forgalom ingadozása. Ezért az első ilyen berendezéseket a Balaton felé menő forgalmat keresztező három közlekedési csomópontonban, a Pannónia út és Nagyszőlősi út, valamint a Bocskay út Nagyszőlősi úti és Karolina úti kereszteződésében szerelik fel. A munkálatokat már megkezdték, s a nyár elején az újfajta jelzőlámpákat már be is kapcsolják az irányításba.

## MAGYAR—JUGOSZLÁV

egytütrmüködéssel felépítik a háborúban felrobbantott drávaszabolcsi Dráva-hídat. Ezzel újabb kapu nyílik Baranya és a szomszédos jugoszláv területek között, amelyek már most is élénk kereskedelmet bonyolítanak le egymással, s lakói is szívesen „szomszédolnak”. A harkányi gyógyfürdő például több százezer jugoszláv látogatja éventénként. A 300 méter hosszú híd alapépítményének tervezését és kivitelezését a magyarok, a felépítményét pedig a jugoszláv szakemberek végzik. Az építkezést a jövő évben kezdik, és 1973 novemberében adják át a forgalomnak. Egyidejűleg tervezik az 58-as számú pécs—harkány—drávaszabolcsi fő közlekedési út korszerűsítését is.

## PEST—BUDA

egyesülésének évfordulójára újjászülötték a sötét és levegőszennyeződéstől különösen terhes budai Alagút is. Az 1973-ra tervezett rekonstrukció eredményeképpen tartós és tetszetős boltozat és oldalburkolatot képeznek ki, és látványosabb, világos színű pirangrít szegélyére erős fényű, korszerű világítótesteket szerelnek. Az egyik elképzelés szerint az alagút közepén, az úttestbe építettek aknában helyeznek el a gázos levegőt gyorsan kiszippantó ventilátorokat. A gyalogjárda korlátot, szegélye fénycsíkot, felülte pedig világos színű aszfaltot kap.

## A FŐVÁROS KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLESZTÉSÉRE

A következő öt év alatt 15 milliárd forintot fordítanak, a vállalatok fejlesztési alapjaival együtt. Az egy évre jutó 3 milliárdos fejlesztési összegből mintegy 7—8 Erzsébet-híd építési munkálatainak megfelelő tennivaló vár megoldásra. Csupán a ferencvárosi építkezéseket alapul véve



A veszprémi Bakony Fém és Elektromos-készülék Művek az úgynevezett VAZ-program keretében négyféle alkatrészt állít elő a szovjet Zsiguli személyautókhoz. A vállalások teljesítése érdekében a Bakony Művek önértékelő új, hatalmas — futballpálya nagyságú — üzemesarnokot építtetett, korszerű berendezésekkel. A további fejlesztés eredményeként 1972-ben mintegy 240 millió forint értékű alkatrészt fog adni a Zsigulikhoz. (Nagy József még beméri az újonnan elkészült gyújtáselosztófejeket)

(MTI — Jászai Csaba felv.)

előreláthatóan az év végéig befejezik a munkálatokat az Üllői út és a Nagykorút kereszteződésében: elkészül az aluljáró rendszer és az észak—déli metró kijárata. Az ötéves tervidőszak második felében kerül sor a többi között a Boráros tér rendezésére is. Erdekes változás lesz, hogy megnő a tér: a MÁV ugyanis jelentős területet adott át bővítésre. Folyós aluljáró-rendszeren kerülhet el a csomópontot a gyalogosok, és ugyanígy biztonsgásan juthatnak el a tömegközlekedési járművek megállóhoz is. Ugyanakkor a Petőfi-hídról a Soroksári útra külön hidkapcsolat létesül.

## KAMPÁNYT INDÍTOTAK

Svédországban annak érdekében, hogy az autózestők ne fogyasszanak túlzott mértékben fájdalomcsillapító és nyugtatószereket. E gyógyszerek hatására több órára csökken a megfigyelés és a reakciójár gyorsasága, és ez balesetveszéllyel jár. Még károsabbak e szerek, ha alkohollal párosítják őket.

## JUGOSZLÁVIA

legnagyobb autógyára, a kragujevaci Crvena Zastava bejelentette, hogy a jövő év őszén meglepetéssel szolgát az autóvásárlóknak: piacra dobja új, közepes teljesítményű személyautóját. A kocsi, amely a „Pityo” néven ismert és hazánkban is népszerű 750-es Fiat-Zastava utóda lesz. 1973-ban már az autosalonokba kerül. Az új típus nemzetközi együttműködés keretében fogják gyártani.

## Új Kresz az NSZK-ban



Tíz év után, 1971. január 3-án jelent meg a Német Szövetségi Köztársaságban az új Kresz, amelyben érvényesülnek a genfi és bécsi nemzetközi egyezmények előírásai. Hogy a március 1-én hatályba lépő új rendelkezéseket mindenki megismerje, 22 millió háztartásnak kézbesítettek ki ismertető nyomtatványokat, s a sajtó, a rádió és a tévé rendszeres tájékoztatást ad a változásokról.

Az új szabályok között találunk olyanokat is, amelyek a mi Kreszünkben már régen érvényesek. Így például: Alapos indok nélkül tilos olyan lassan vezetni, ami a forgalom áramlását hátráltatja — Ha a gyalogos-átkelőhely előtt jármű várakozik, amíg ott gyalogosok az úttesten áthaladnak, tilos más járműveknek előzni.

Érdemes kiemelni néhány, számunkra is új előírást: A jobbkez-szabály érvényes a körforgalomban is — Ha a forgalom megakadt, annak sem szabad továbbhaladnia, akinek a lámpa zöldet jelez, amennyiben neki emiatt a kereszteződésben meg kellene állnia — Ha a forgalmi helyzet megköveteli, fennáll az a kötelezettség, hogy az előnyről le kell mondani — Hivatalosan is bevezetik a parkolási korongot (= a szélvédőre kiteendő tárcsa, amely jelzi, hogy a kocsi mikor kezdte meg a parkolást) — Helyzetjelző lámpával ezentúl egyáltalán tilos közlekedni!

Az új Kresz ismertetéséért indított propaganda-hadjáratból részt kér az ottani Posta is, amely az itt közölt bélyegsorozatot adta ki, néhány új jelzőtáblának a rajzával. (A 10 pfennig bélyeg a diákok átkelését biztosító kisegítő-rendőr jelenlétét jelző táblát mutatja — a többi a mi olvasóinknak nem kell bemutatni.)

S ez eszünkbe juttatja a kérdést: vajon a mi Postánk nem gondol arra, hogy a nálunk érvénybe lépő új Kresz-előírásokat, táblákat propagálja?!

# Az európai „MUSZTÁNG” magyarországi PRÓBAÚTJA

**2.** Amikor benzinkútnál, parkolóhelyen vagy bárhol másutt a 3000-es Ford Capri GT-vel a hazai futóp próbák alkalmával megálltam, ismeretlenek is nekem szegeztek a kérdéseket: Mennyit megy? — Mit fogyaszt? — Mibe kerül?

A válasz: 183 km/óra — 12 litertől extra szuper — 1400 angol font. Mennyit megy? Nos hát: valóban eléri a 183 kilométeres sebességet. Többször is alkalmam volt, pontosabban alkalmat kerestem arra, hogy a sebességmérő-óra mutatója már bőven a pirossal jelzett tartományban megtalálja, sőt néha valamivel túl is haladja a 180 kilométeres jelzést.

Érdekes, vagy talán természetes, hogy ez az egyébként szédítő tempó a Capriban úgy általában nem tűnt félelmetesnek. Utasaim is így érezték — mindenesetre így mondták —, amikor alkalmanként élvezték, vagy éppen elviselték egy-egy szakaszon ezt a sebességet. És hogy így adó-

dott, minden bizonnyal hozzájárult az is, hogy a kocsi úttartása a felső határértéknél levő sebességtartományban is megnyugtató. A jól szigetelt utasterbe az egyébként is csendes járású motortól, az útfelületen gördülő gumiktól, s a levegőt hasító karosszéria felületéről semmilyen nyugtalanító, zavaró hang nem szűrődött be.

Valaki egyszer azzal vádolt: „Biztosan úgy kellett belekorbácsolnod a háromliteres Caprit ebbe a sebességbe...” Hát — nem!

A 3000-es Ford Capri dinamizmusa vezethető vissza az is, hogy utazásaim során meglehetősen gyakran szorultam le a szembejövők miatt az útpadkára. Akik ugyanis még jóval távolabb hozzákezdtek egy lassúbb jármű megelőzéséhez — az átlagos országúti tempóhoz szokva —, rendszerint nem számítottak arra, hogy jóformán még melléje sem érnek a megelőzni szándékolt autónak, s a Capri már elöttük van. Külön defenzív módszert kellett begyakorolnom az ilyen veszélyhelyzetek áthidalására. Így a többi között a hosszabb távú és gyors tempójú utazások során a Capri lámpáit nappal is (!) tempított fényvel égni hagytam. Annak ellenére is, hogy a szembejövők jóakarató figyelmeztetéseinek, de nem ritkán a rosszízű jelzéseiknek is kitettem magam. (Persze, csak nálunk...)

A Capri kivételes dinamizmusa egyébként érdekes áttételben később is visszahatott rám. Röviddel azután, hogy a kocsit a bécsi képviselőhez visszavittem, az egyik barátom közismert márkájú, de a Capri adottságaitól merőben eltérő kocsijával kellett valahova mennem. Egy útkereszteződésnél, mielőtt a főútvonalra balra nagyívben rátértem volna, annak rendje és módja szerint alaposan körülnéztem. Láttam, hogy balról is és jobbról is jön ugyan jármű, de felmértem távolságukat, és úgy gondoltam, hogy minden további nélkül még bekanyarodhatok. Csak amikor a gázpedálra léptem, döbbsentem rá, hogy az alattam guruló kocsi nem 9,8-ra gyorsul! Szerencsére semmi komplikáció nem származott akkor ebből a kínossá is válható „utánérzésből”...

Tulajdonképpen a háromliteres GT Capri gyorsulási adottságait lehetett a hazai futóp próbák során jól hasznosítani. Kivételes előnyét egy-egy útvonalra való ráhajtsátnál, az országúti előzéseknél, a városban belül pedig a sávváltások, fonódások közben lehetett igazán kihasználni.

Sokszor az volt az érzésem, hogy az elegendős, áramvonalas karosszéria szinte elrejtje a Capri tágasságát. Ho-

lott az ügyes térkihasználás a családi és sportkocsiknak ebben a kombinációjában viszonylag mégis sok és kényelmes helyet teremtett. Az a tény, hogy elsősorban a vezető számára biztosították a sportos elhelyezkedést, a nyújtott karokkal való kormányzás lehetősége érdekében. Emellett azonban a kocsiban még három jól megteremtett felnőtt is kényelmesen elfért. Akik a hátsó ülésen utaztak, azok sem panaszkodhattak. Az első üléstámlák mélyen lehajthatók és a szélesre tárt ajtón viszonylag könnyen el lehet foglalni a hátsó üléseket. Csupán a mélyen fekvő ülés helyzet szokatlan előzős — ugyancsak az első időben — zavart az is, hogy a kocsi orr-részét és a hátulját nem láttam: csak érezhettem.

Az élvezetesen és főként megnyugtatóan jó úttartását és kanyarstabilitását a 3000-es GT-változat is elsősorban a mélyen fekvő súlypontnak, a széles nyomtávnak, a nagy kerekeknek és a széles profilú abroncsoknak köszönheti. Ez utóbbival csak az okozott sok-sok bosszúságot, hogy a november-decemberi nyirkos útvizonyokra eső tesztelés során nyári gumikkal kellett közlekednem. Nemegyszer és nem egy helyen kerültem emiatt kínos helyzetbe. A kocsi jó úttartásához járult természetesen még az is, hogy futóművét gondosan egybehangolták a függetlenül vezetett első kerekkel és a hátsó kereknek speciálisan a Capri számára kifejlesztett hosszlegrak-felfüggesztésével.

Az előző számban közölt táblázatot szemlélve minden bizonnyal felmerült az olvasóban, hogy vajon mit jelenthet a Capri változatai mellett az a sok betűjelölés. Röviden tehát erről is:

Az „L”-kiállítás a Capri és a Capri-GT részére egyaránt a kocsi külsejére vonatkozó extra kivitelre vonatkozik. Ilyenek: krómozott kipufogócső, zárható tanksapka, dísztárcsa, oldaldíszítő lécek, dísz-hűtőrács, ütközőrúd-szarvak elöl és hátul. Az „X”-kiállításához fejámmasszal is kiegészített első, valamint középső kartámmasszal ellátott hátsó „fészek-ülések”, leblendézhető belső biztonsági tűkőr, hátsó fényoszóró, külön a vezető számára szolgáló belső világítás, kétszólamú kürt tartozik. Az „XL” jelentése „Extra-Luxus”, vagyis a két kiállítás kombinációja. Az „R”-kiállítást (Rallye) kifejezetten a GT-modellek számára hozták létre a széles sportabroncsok, bőrrrel bevont sportkormánykerék, kettős pótfényoszóró, térképolvasó-lámpa, oldaldíszlécek, kétszínű lakkozás, eltolható acél- vagy fekete műanyag-tető, fűthető hátsó ablak kiegészítésével. A



Sárban, bakhátas mezél dűlőúton és a nyári gumikkal a jeges betonon. Hát — ilyen szélsőséges próbatúton is győztörtük egymást a Caprival egyszerű kétszer





Capri XLR pedig a komfort-elegancia-sportkiállítás kombinációja a GT-modellek számára. Alapul az XL-kiállítás szolgál, több, speciálisan sportos kiegészítő kellelkel. És mindezek mellett — az 1300-as változat kivételével — bármelyik típust előállítják automatikával is.

A bőséges műszerezettség a 3000-es GT-ben még szembetűnőbb volt, mint a tavalyelőtti 1600-as GT-n. A billenőkapcsolók a rendeltetésüket jelző szimbólumok ellenére azonban — különösen éjszaka — összetéveszthetők. A tompított fény különösen a kiegészítő lámpa-párral együtt használva hatásos volt. Ezzel szemben a táv-fény, különösen a nagy tempónál, roppant gyengének hatott. A korai besötétedések miatt a hazai futóp próbáknak csaknem a felét világitással, mégpedig — az említett ok miatt — tompított fénypárral kényeszerültem (hosszú távú utazásnál is) megtenni. A fűtésszabályozás, a szellőzőberendezés működése a próbatutak során jónak bizonyult, kezelése nem okozott nehézséget.

A tavalyelőtti 1600-as GT, majd most a 3000-es Ford Capri GT kocsikkal végzett részletes futóp próbák, valamint a típuscsalád többi tagjaival való rövidebb időtartamú ismerkedés egyben alapot ad arra is, hogy röviden áttekintsük képességeik szerint a típus-sort.

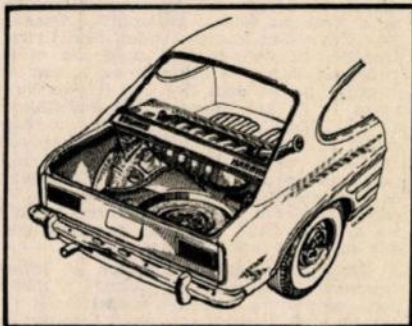
A GT-kben található külön óra is jó támpontot ad ahhoz, hogy milyen fordulatszámra van szüksége a motoroknak az egyes sebességi fokozatokban az elérhető tempóhoz. Minél nagyobb a lökettér és a teljesítmény, annál kisebb a fordulatszámigény a sebességhez viszonyítva. Motorkímélés és a takarékoság céljából is. Ez a körülmény természetesen a motorjárást is nyugodtabbá, elasztikusabbá teszi.

Az 1300-asnál például a második sebesség 5200 ford/perc esetén 70 km/óra értékig terjed. Magasabb fordulatszámra már alig adódik valamivel több hasznos teljesítmény. Ugyanakkor az 1700 és 1700 GT motorjánál az erőforrás ésszerű kihasználásával (kb. 5500 ford/perc esetén) második sebességnél 82 km/óra, 5200 ford/perc esetén pedig már szűken 80 km/óra az elérhető érték. Az 1700 GT motornak már lökettere révén könnyebb a gyorsulás, s az egyenletes gyorsulási adottsága révén nem szükséges úgy hajszolni, mint az 1300-ast. Az 1300-assal szemben már az 1500-as változat is előnyösebb a fokozatokban igényelt kisebb fordulatszám, nagyobb végsebesség, kedvezőbb gyorsulási adottság és a motorkímélés folytán. Ugyanakkor közös vonásuk, hogy kevésbé igényesek a felhasznált üzemanyagra.

Az 1500-as egyébként is kifogástalan a költségtényezők szempontjából. Ez a megállapítás érvényes az automatikával felszerelt változatra is, jóllehet az 1500 kcm-es motorok automatikával kissé fulladoznak, ha a vezető nem teljesen nyugodt természetű. Márpedig a Capri nem éppen a legnyugodtabb vezetőket csábtja a vásárlásra.

A Capri-sorozat „abszolút sarkcsillaga” a háromliteres változat. És közöttük is reprezentáns: a GT XLR

A 340 literes csomagter valójában sokkal nagyobb, mint az ember gondolná. Nemcsak a családi poggyásznak, hanem a pótkeréknek, a szerszámoknak és néhány más kelléknek is elegendő helyet nyújt



A 2000-esnél a 2300 GT-vel szemben az üzemanyagérzékenység különbözősége a fő tényező. A 2000-esnél már érzékelhető és élvezhető a hatengeres motor csendes járása. De a löketteréhez képest ez a motor kissé „fáradt”. Az 1700 GT-vel szemben ezt a változatot inkább kényelmi szempontok miatt érdemes megvenni, nem a több teljesítményért. Nyugodt járást egyrészt a hat henger, de a sebességéhez viszonyított számottevően kisebb fordulatszám is magyarázza, amit a nagyobb lökettér enged meg. Erre a csökkentett fordulatszámra vezethető vissza az is, hogy miért hat az 1700 GT csak alig valamivel kevésbé temperamentusnak. A 2000-es végsebességei azonban a különböző fokozatokban ugyanakkora fordulatszámra számottevően magasabbak.

Egyetlen motoreltérés az R-kiállításnál: a 2000 R-nek 90 lóerős S-motorja van a 85 lóerős helyett. Ezért igényel a 2000 R választékos szuperüzemanyagot. Kétségtelen, hogy ennek a motornak jól érzékelhető a plusz temperaméntuma, amivel a fáradt karakter kiegyenlített. A lökettér erőtartalmát jelent, jóllehet a fordulatszám a 2300 GT-nél a 2000 N-és 2000 S-motorral szemben ismét szűkebbre van állítva.

Ezek figyelembevételével is tehát csak az 1500-as változattól felfelé érdemes megvenni a Caprit. Az 1500-ast különösen azért, mert viszonylag olcsón üzemeltethető, az üzemanyagra nem annyira érzékeny. Persze a takarékos kialakítással azért számolni kell. Az 1700 GT-nél a teljesítmény és a külső forma is összhangban van. Előnyei a koci könnyed vezetésénél és a biztos előzé-

seknél is szembeötlenek. Ráadásul az 1500-assal szemben a közepes hajtásnál nem mutatkozik többletfogyasztás, s a motor is csendesebben jár.

A 2000-esnek az 1700 GT-vel szemben tapasztalható többletfogyasztását nem kíséri azzal arányos teljesítmény-többlet. Csak a csendes motorjárás révén juthatunk előnyhöz, ami azért döntő tényező, ha automatikával akarja valaki felszerelni.

A 2000-R motorkaraktere kétségtelenül élénkebb, mint a 2000-é. Az 1700 GT-nél vonzóbb, ugyanakkor a 2300 GT-nél olcsóbb, habár nem annyival „értéktelebb”.

A 2300 GT Capri valóban erős, jóllehet nem túl „éles” a motorizálása. A magas teljesítménnyel együtt jár a csendes járás, a lökettér-kialakítás — különösen nagy távolsági utaknál — jól igazodik a takarékos üzemeltetéshez és a kevés kapcsolást igénylő egyszerű kezeléshez. Ez a típus már különösen alkalmas az automatikára.

Mindent összevetve: a 32-féle Ford Capri közül kétségtelenül a csúcsot jelenti és testesíti meg az igazán igényes autóhasználónak a jó pályán, hosszú távú utazásokhoz szánt háromliteres GT-változat.

A hazai futóp próbák során 4500 plusz kilométerrel lett gazdagabb az S-108-304 rendszámú 3000 GT Ford Capri tesztkocsi. Nagy-nagy élményt jelentett és gazdag szakmai tapasztalatok gyűjtésére adott alkalmat ez a „forró változat”. És hogy ez a változat valóban mennyire forró, azt bizonyítja az is, hogy a tesztlelékek során más országokban ezekből a 3 literesekből többet — méghozzá súlyos személyi sérülések következményeivel is — összetörték. Mielőtt átvettem volna, az S-108-304-est is! És most őszintén bevallhatom: a több ezer kilométernyi, sok élményt és szakmai tapasztalatot jelentő utazások végeztével örülni tudtam annak is, hogy karcolás nélkül — és én is épségben — állíthattam vissza a bécsi képvislet garázsába ezt a kocsit.

Almássy Tibor

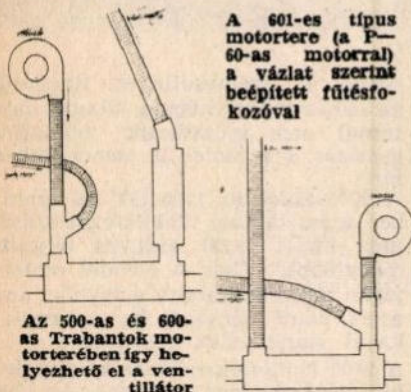
(A 3000-es GT Ford Capri részletesebb műszaki adatait a következő számunkban ismertetjük.)

# AUTÓSOKNAK



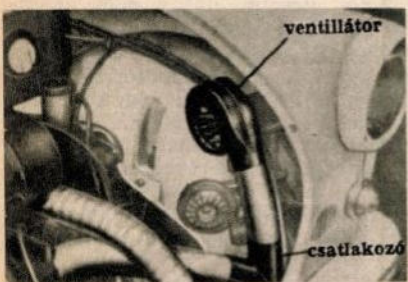
csatlakozó

ventillátor



A 601-es típus motortere (a P-60-as motorral) a vázlat szerint beépített fűtésfokozóval

Az 500-as és 600-as Trabantok motorterében így helyezhető el a ventilátor



ventillátor

csatlakozó

## A TRABANTOK GR-1 TÍPUSÚ FŰTÉSFOKOZÓJA

Amióta megjelent a hirdetése ennek a fűtőhatásnövelőnek, a Trabantosok többen is gyakran kérdezik, hogy mi ez tulajdonképpen és miként működik.

Kezdjük hát a műszaki adatokkal, vagyis a lényeggel: 6 voltos, 22 wattos, jobbra forgó tokozott ventilátor — amelynek súlya mindössze 1,7 kg — kapcsolható be a Trabant 601-es, valamint a Trabant 500-as és 600-as kocsik eredeti fűtési rendszerébe. Mindehhez kell még két méter világítási kábel — legjobban az 1 mm átmérőjű, de az sem baj, ha 0,75-ös vagy 1,5-es — és két szigetelt kábelcsatlakozó is, bár ilyen bekötetlen kapcsoló általában van a Trabantokban. Ha nincsen, akkor ezt is, no meg a kábeleket és a kábelhüvelyeket külön meg kell vásárolni, illetve, ha műhelyben szerelik fel a készüléket, ott nem okoznak gondot az ilyen apróbb tartozékok.

A GR-1 ventilátort különben az 500-as, valamint a 600-as Trabantoknál a kürtőtartó számlóra, a 601-es modelleknél pedig az első kereszttrugó egyik csavarjára ajánlatos felszerelni. Az áramkörbe pedig a 15-ös vagy az 54-es számozású kábeleknél célszerű bekötni, természetesen a biztosítótáblán át, és onnan a műszerfal szabad nyomógombjához, vagy egy külön kapcsolóhoz.

Amikor pedig minden jól működik, ez a ventilátor óránként 70 m<sup>3</sup> levegőt képes szállítani. Télen meleget, ha pedig túljutunk a fűtési szezonon és már nem a motortér melegszöveivel csatlakoztatjuk a légfűtőt, akkor a kocsit szellőztetését javítja. Az NDK-ból importált GR-1 típusú készülék tehát nem az úgynevezett benzin-elektromos kiegészítő berendezés, hanem a motor által termelt meleget fokozottan hasznosító elektromos üzemű fűtő, illetve szellőző, amely kizárólag az említett Trabant-modellekhez készül.

## KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, JANUÁR 30-ÁN

|                          |        |
|--------------------------|--------|
| FIAT-500 .....           | 2255   |
| FIAT-850 Limousine ..... | 6823   |
| FIAT-850 Sport Coupé ... | 380    |
| MOSZKVICs .....          | 21 524 |
| RENAULT R-4 .....        | 1259   |
| POLSKI FIAT-1300 .....   | 6472   |
| POLSKI FIAT-1500 .....   | 1495   |
| SKODA .....              | 20 308 |
| TRABANT Limousine ...    | 32 200 |
| TRABANT Kombi .....      | 3010   |
| VOLGA .....              | 797    |
| VOLKSWAGEN-1300 .....    | 1816   |
| WARTBURG Limousine       | 14 526 |
| WARTBURG de Luxe ...     | 10 373 |
| WARTBURG Tourist ...     | 1272   |
| ZAPOROZSEC .....         | 797    |
| ZASTAVA 750-M .....      | 2106   |

## AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

|                          |                    |
|--------------------------|--------------------|
| <b>FEBRUÁR 7.</b>        | Szentes            |
| Debrecen                 | Szombathely        |
| Gyöngyös                 | Tata               |
| Győr                     | Veszprém           |
| Gyula                    | <b>FEBRUÁR 21.</b> |
| Kaposvár                 | Csongrád           |
| Kiskunhalas              | Debrecen           |
| Miskolc                  | Dunaujváros        |
| Nyiregyháza              | Miskolc            |
| Szeged                   | Mohács             |
| Székesfehérvár           | Nyiregyháza        |
| <b>FEBR. 8., hétfő</b>   | Oroszáza           |
| Dabas                    | Szeged             |
| <b>FEBR. 10., szerda</b> | Szigetvár          |
| Szentlőrinc              | Szolnok            |
|                          | Tatabánya          |
| <b>FEBRUÁR 14.</b>       | <b>FEBRUÁR 28.</b> |
| Baja                     | Debrecen           |
| Békéscsaba               | Erd                |
| Debrecen                 | Kecskemét          |
| Miskolc                  | Miskolc            |
| Nagykőrös                | Nyiregyháza        |
| Nyiregyháza              | Szeged             |
| Pécs                     | Szentes            |
| Siófok                   | Zalaszentgrót      |
| Szeged                   |                    |

**VALTOZÁS.** Szentesen a legutóbbi számunk közleményétől eltérően nem február 7-én, hanem 14-én tartanak autótársat. A további megváltozott dátumok Szentesen: február 28. (febr. 21. helyett) és március 14. (márc. 7. helyett).

## FELHÍVÁS A ZUK ÉS A NYSA GÉPKOCSIK ÜZEMBENTARTÓIHOZ

A KPM Autóközlekedési Főosztály az alábbi levelet jutatta el szerkesztőségünkhez:

„Az utóbbi időben több helyről panasz érkezett az ATUKI Gépjárművizsgálati Osztályához, hogy a ZUK A-11 és A-13, valamint a Nysa-521 típusú, 1970. évi beszerzésű gépkocsik fékberendezése normális fékezés mellett teljesen hatástalan. Egyes járműveknél a fékpedál a padlólemezig nyomható, s csak többszöri pedálynomás után válik a fék hatásossá.

A panasz beérkezése után az ATUKI szűrőpróbaszerűn végzett vizsgálatot az ilyen típusú gépkocsikon, feltárta a hibák okait, és kidolgozta a megbízhatóságot adó módosítást. A szükséges tennivalókról a vevőszolgálati feladatokat ellátó AFIT Vállalat és a legtöbb ilyen kocsikat üzemben tartó Volán Vállalat értesítést kapott, amely tovább értesítette országos hálózatát. Tekintettel arra, hogy ilyen gépkocsik a legkülönbözőbb szerkezetű, vállalatokhoz, szövetkezetekhez is kerültek, ezúton hívjuk fel valamennyi üzemben tartó figyelmét a szükséges intézkedések megtételére.

A szóban forgó ZUK és Nysa kocsik fékberendezéseit fokozott figyelemmel kell kísérni, és az említett, vagy ahhoz hasonló hibák észlelése esetén a gépkocsival való közlekedést meg kell szüntetni. Az üzemben tartók a hibák elhárítása végett forduljanak a területileg illetékes szervizüzemekben, ahol a szükséges alakításokat elvégzik, vagy szakmai tanácsot adnak a munka saját üzemben történő elvégzéséhez.”

## TRABANT-TULAJDONOSOK, FIGYELEM!

Most hasznosítható!  
Most kapható!

# TRABANT FŰTÉSJAVÍTÓ

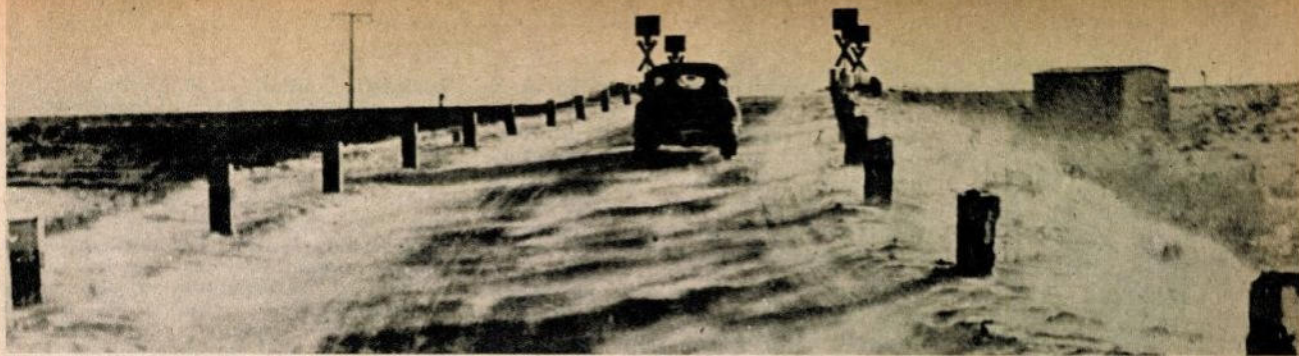
A TRABANT gépkocsik belső fűtésének fokozására kiváló eredménnyel alkalmazható, mind a három típusba beszerelhető. Hatvontos, 22 wattos akkumulátorral működik.  
Ára: 880 Ft

**CSAK A CSEPEL MINTATEREMBEN**

Bp. VI., Bajcsy-Zsilinszky út 59.

Telefon: 318-150.





**J**ó mondás, hogy a tél a motorizált hétszapás mind-egyikét az autós számára tartogatja. A befagyott hűtővíz, a megsűrűsödött olaj, a hidegindítás türelmjátéka ne okozna bosszúságot? Mégis: a gondos autós, ha idejében felkészül, nagymértékben csökkentheti ezeket a bosszúságokat, amelyek nemcsak a volán mögött ülőnek, hanem a motor számára is kellemetlenek!

Mi az első tennivaló? Mindenekelőtt a gépkocsik téli étrendjének helyes megválasztása.

Az üzemanyag szempontjából különösebb változást nem jelent a tél! A hideg hónapokban a motor oktánszámigénye ugyanannyi, mint nyáron, de az erősen párás, hideg levegő szembetűnő változásokat okozhat a kocsi teljesítménye körül. Ilyenkor a tapasztalatlanabb autós

Aki modern konstrukciójú gépkocsijához rendszeresen szuperolajat használ, az is ügyeljen a tél előtt esedékes cserére! Ha a garantált 6—7 ezer kilométert még nem használtuk ki, de elérkezett a hidegebb idő, a motor érdekében cseréljük le a szuperolajat SAE-20/20 W jelzésű téli szuperolajra! A Multi Super Oilnál erre nincs szükség, mivel ez a több fokozatú kenőanyag télen—nyáron egyaránt használható.

A tél és a hideg szempontjából kényes a sebességváltó és a hajtómű is. Ezek a mechanikus részek „nagy fogterheléssel” működnek, tehát a kenőanyaggal szemben is igényesebbek, mint a motor többi szerkezeti része. Az ÁFOR korszerűen adalékolt, „C” jelzésű hajtóműolaja a fogfelületeken megfelelő hatású kopásgátló be-



azt mondja, hogy megint nincs meg a benzin oktánszáma. Ez tévhit! Az üzemanyagok oktánszáma állandó, viszont az üzemi körülmények, tehát a motor működési előfeltételei változók. Hiába szidjuk tehát a benzint!

A motor és a tél kapcsán viszont ismét szólni kell a zöld szuperbenzinről. Annak idején a szakemberek tájékoztatásukban az új üzemanyag jobb oktánszám-eloszlásáról, előnyösebb úgynevezett delta-mutatójáról beszéltek. Nos, a zöld, 92-es szuperbenzin igazi előnyeiről télen győződhetnek meg az autósok. A jobb oktánszám-eloszlás a gyakorlatban azt jelenti, hogy a befecskendezett üzemanyagban a hideg motorral történő indításnál is egyenletesen oszlanak el a magas oktánszámot biztosító ólomtetraetil és ólomtetrametil részecskék. Az eredmény: gyors és biztonságos indítás.

Kocsijaink kenése télen—nyáron legalább olyan fontos igényeket támaszt, mint a hajtóanyag megválasztása. Hiába vásároljuk azonban a legjobb kenőanyagot, ha az ősz beálltával elfeledkeztünk arról, hogy a motor sem „mindenevő”! Ahogy a tulajdonos étrendje is változik tavasszal és télen, éppen úgy a motor különböző részei is más és más kenőanyagot igényelnek a melegebb hónapokban és a hidegebbekben.

Az MMA-90 motorolajok — mint ismeretes — három viszkozitási fokozatban készülnek MMA-40, MMA-60 és MMA-90 jelzéssel. A hideg téli időszakra MMA-40 viszkozitási jelzésű olajjal töltjük fel a motort. Ez még fagypon- pont alatt is megfelelően lágyan-folyó, tehát nem sűrűsödik be a forgó alkatrészek közé.

## TÉLI autózás olaj benzin

vonatot képez, és olyan kémiai stabilitással rendelkezik, hogy az előírt csereidőn belül káros változásokat alig szenved. A C-80 és a C-90 jelzésű egységes hajtóműolaj folyóssága, belső súrlódása (viszkózitása) hideg időben sem emelkedik a megfelelő érték fölé, tehát alkalmazásával kiküszöbölhetjük az évszakhoz kötött olajcserét. A gépkocsi téli működése szempontjából nagyon fontos a motor hűtő része. Természetesen elsősorban a víz-hűtéses motoroknál! (Bár a léghűtéses motor hűtőbor-dázatát sem felesleges a nagyon nyirkos, hideg időben részben letakarni.)

Aki a vízhűtéses motornál megfedkedezik a hidegről — és kocsiját szabad ég alatt tárolja —, az első fagyos reggelen megdöbben tapasztalja, hogy az egyébként jól karbantartott motor felmondta a szolgálatot! Bizony, a legnagyobb téli veszedelem a motor számára a befagyott hűtő.

Általában kétféle fagyálló folyadék használatos: mínusz 25 C fokig nem fagy be a hűtő, ha 55 súlyrész glicerint és 45 súlyrész vizet tartalmazó elegy van benne. A másik fagyálló hűtőfolyadék 35 súlyrész etilén-glicolból és 65 súlyrész vízből áll. Szintén —25 fokig megóvja a hűtőt a fagyástól.

A gondoskodás, a hozzáértő bánásmód biztosítéka a zavartalan autózásnak.

**Tar András**



A sokáig tartó hideg, a sok hó és az ezzel járó útviszonyok próbára teszik az autósok idegeit. Pedig mi ez ahhoz mérten, amit a svéd autósok kénytelenek kiállni, mert náluk hosszabb és keményebb a tél. Az időjárás kellemetlen oldala pedig a sokat változó hőmérsékletviszonyokban mutatkozik.

Nemcsak az ember, hanem a jármű motorja is, a gépkocsi egész berendezése fokozott igénybevétel alatt áll a téli üzem idején. Nem érdektelen ezért segítes céljából az a néhány fogás, amelyekre a svéd autósok a „Motor” rendszeresen felhívja olvasói figyelmét.

A kocsi egész villamos berendezését a dinamó élteti. Ha nem szolgáltat áramot, akkor ideig-óráig beugrik helyette ugyan az akkumulátor, de annak segítése, különösen hidegben, igencsak korlátozott. A dinamó sem képes azonban feladatát ellátni, ha nem tudja a szükséges energiát a motortól átvenni. Az energia átadás-átvétel milyensége pedig az ékszíjtől függ.

Ajánlatos tehát időközönként ellenőrizni az ékszíjat. A használatban ugyanis kopik és tágul. Mindkét ok miatt csökken a feszessége. Ha pedig nem elég feszes, nem tapad az ékszíjtárcsák hornyába, és megcsúszik, amikor a dinamó erősebb áramot, több ampert szolgáltatni lenne hivatott. Ez pedig éppen télen van napirenden.

Az ékszija addig használható, amíg az ék alakú tárcsák peremeihez oldalaival szorul hozzá. Amint annyira összelapult, hogy a tárcsák ékhornyainak csak az alját éri, ki kell cserélni. Nyilván sokkal kisebb alul a tapadás, mint amikor a szíj két oldalának súrlódásával viszi magával az ékhornyú tárcsát.

Az energiaátvitelt biztosító szíjhúzás csak akkor érvényesülhet, ha az ékszija kellően feszül. Képünk jól mutatja, miként szokták az ékszija feszülését ellenőrizni. Ahol a szíj két éktárcsa között hosszú darabon a levegőben fut, ott kell a vázolt módon enyhe nyomással vizsgálni. A végső határ 20 mm behajlás, ennél több nem engedhető meg a biztos üzem érdekében. Ha laza a szíj, akkor a felerősítés szerint a dinamó billentésével vagy csúsztatásával meg kell feszíteni.

Ne legyen azonban a szíj olyan erősen húzva, hogy 10 mm-nél kevesebbet lehessen csak benyomni. Ilyen esetben igaz ugyan, hogy az energiaátvitel biztosabb, de az is biztos, hogy a dinamó csapágyai tönkremennek, mert a tengelyre nehezedő erős oldalhúzás tetemes csapágykopást okoz.

Az ékszija kopás jele, hogy a szíj szélei foszlani kezdenek és szálasodás jelentkezik. Ez figyelmeztetés és nem szabad a cserét sokáig halasztani. Szíjszakadás esetén ugyanis nemcsak a dinamó áll meg, hanem megszűnik a ventilátor hajtása, nincs motorhűtés, amit főként a kétütemű, léghűtéses motorok bannak meg.

Télidőben az akkumulátorra is fokozott igénybevétel nehezedik. Gondoljunk az

indításra, amikor az indítómotor igencsak erőlködik a hideg járműmotor fő-tengelyének megforgatásával. A hideg akkumulátor feszültsége ugyanis áram-elvételtor erősen esik. Ha pedig az indítómotor csökkent feszültséget kap, nem tud forgatónyomatékot kifejteni. Elsőrendűen fontos tehát minden lehető módon elősegíteni, hogy ne hűljön ki nagyon az akkumulátor, és ami szinte nélkülözhetetlen, mindig jól legyen töltve. Ekkor ugyanis a fagyás veszélye majdnem kizárt, de az is biztos, hogy indításkor a jól töltött akkumulátor kevésbé ejti a feszültségét, mint akkor, ha nincs jól töltve.

Bármilyen az akkumulátor töltöttségi foka, akkor is gyengült feszültséghez jut az indítómotor, ha az akkumulátor csatlakozásain a képen látható sókirkodás virít. Ez a sóképződés az elvezető kábel saruja és az akkumulátor ólom-csapja közé behatol, és olyan átmeneti ellenállást okoz, ami a rendelkezésre álló feszültség egy részét igénybe veszi, amikor az indítási áram itt keresztül akar menni. Természetes, hogy ilyenkor már kevesebb feszültség jut az indítómotornak, aminek következményét már ismerjük. A sólerakodást meleg vízzel, gyökérkefével eltávolíthatjuk. (Ütögetni tilos!) Ha szárazra törítés után a csapokat és a sarukat csapágyzsírral vékonyan bekenjük, ezután sólerakodás nem képződik.

És megint el kell mondani a tanácsot, amit pedig mindenkinek ismernie kell: figyeljünk mindig arra, hogy az akkumulátorban a folyadék szint a lemezek felső élénél 5–8 mm-rel magasabban álljon. Ha hiány mutatkozik, csak desztillált vizet szabad pótlással használni! Vízöltés után néhány percig árammal kell átjártatni az akkumulátort, hogy a folyadék kellőképpen elkeveredjen.

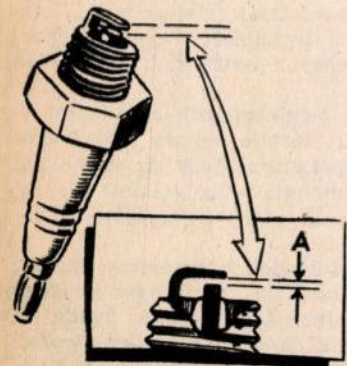
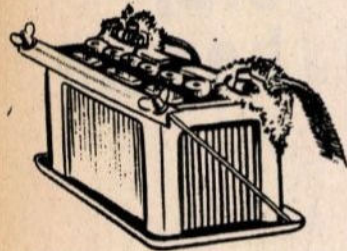
Sokszor hallani panaszt a gyújtásra. Feltételezve, hogy a gyújtóáram-szolgáltatás rendben van, legtöbbször a hiba a gyertyaelektrodok helyzetlen távolságában rejlik. Nyáron 3–4 ezer km után feltétlenül ellenőrizni kell a képen is bemutatott távolságot. Télen, a fokozott üzemre való tekintettel, még ezer kilométert se menjünk ellenőrzés nélkül. A kocsik kezelési könyve előírja az elektrod-távolságokat. Ennek hiányában a képen látható „A” hézagot 0,6–0,7 mm-re kell állítani.

Megjegyzendő, hogy csak a testelt elektrodot szabad enyhe koccantásokkal hajlítani. A testelt elektrod minimális hajlítása is már repsztheti a szigetelő-követ, akkor pedig a gyertya eldobható.

A bevezetőben jelzett svéd autós újság a képekhez fűzött magyarázatában a kevésbé járatos autósokhoz szól. Ezért mi is azok figyelmébe ajánljuk a fentieket, akik még nem nagyon régen bontogatták — nem a szárnyukat, hanem a motortető zárját, és most ismerkednek azzal, ami a tető alatt van.

Tömösy M. Jenő

# Tanácsok a hideg Svédországból



# MIT TUD EGY NAGY



## BOGÁR



Folytatjuk hát a Volkswagen-kocsikról szóló ismertetést, amelynek egy korábbi fejezetében az 1300-ast hasonlítottuk a hozzánk próbára adott új 1302-es típpsal. Most a párhuzamok megvonásához, illetve az eltérések kimutatásához egy harmadik VW-modell, a 411-L ugyancsak bevonható.

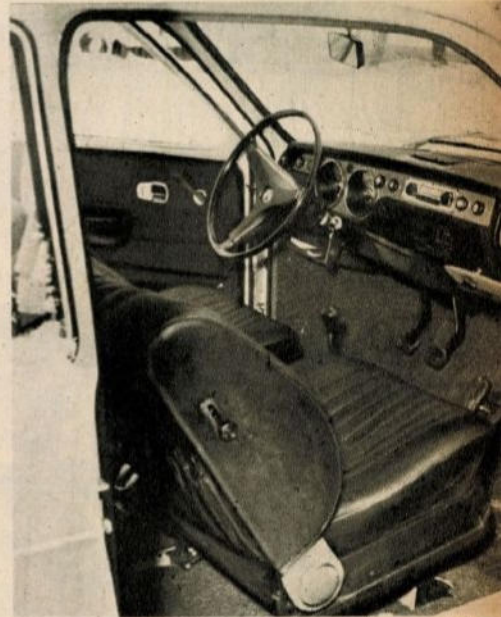
Ez a nagy bogár — mert hát még ez is a „Käfer”-család leszármazottja — 1968 májusában került először a nyilvánosság elé. Ez a nagy kocsi nagy lépés is volt a VW életében. Tervei akkor készültek, amikor még *Heinrich Nordhoff* professzor állt a gyár élén, de amikor a 411-es modell bemutatásra került, *Nordhoff* már halott volt.

Az új vezérigazgató, *dr. Lotz* mint örökséget kapta ezt a szériagyártásra előkészített modellt, amelynek alapkoncepcióját *Nordhoff* — aki húsz éven át volt ura Wolfsburgnak —

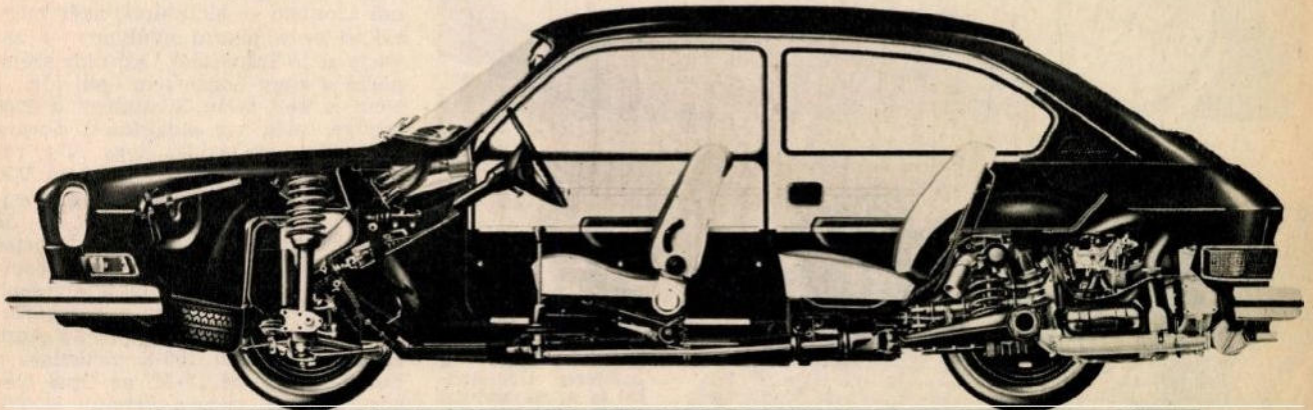
így határozta meg: „A motor a farban marad, a hűtés pedig levegővel történik...”

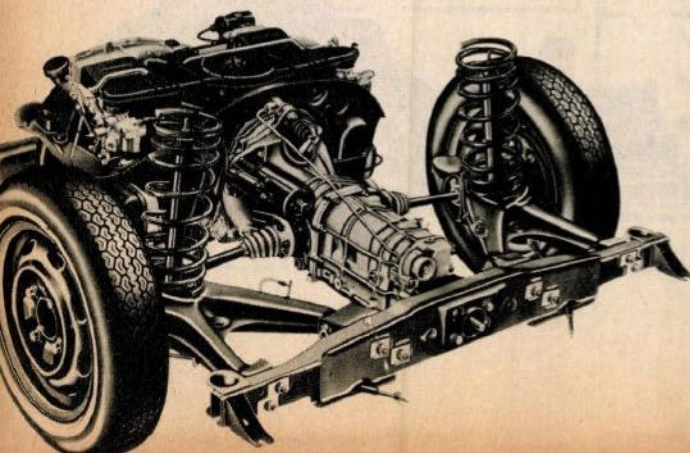
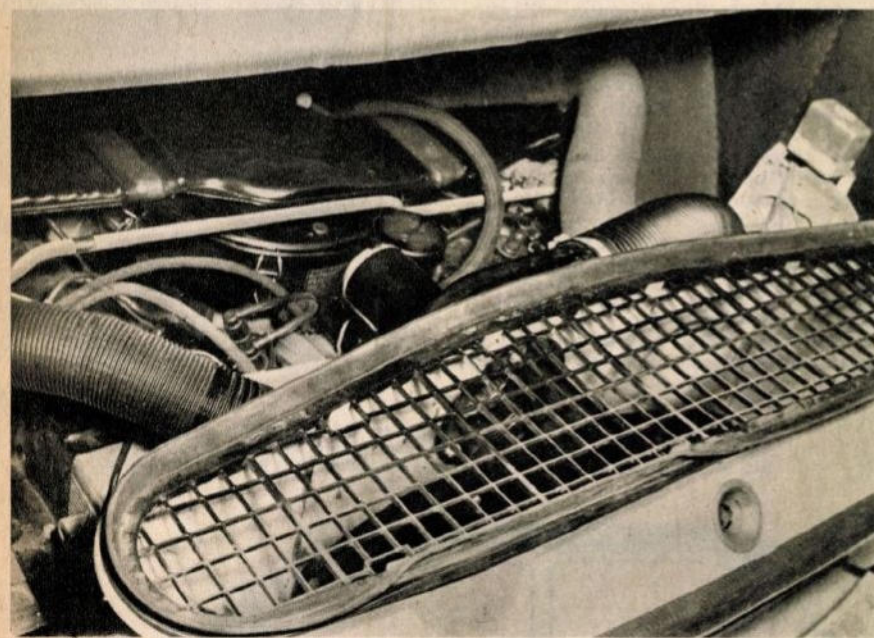
Ebből az egykori kijelentésből, a szinte hallhatóan pattogó szavakból még ma is kiérződik, hogy bizony folytak viták a Volkswagen tervezői között arról, érdemes-e átültetni a születendő új, nagy kocsiba a hagyományos Porsche-szisztémát. Mert azt tudni kell minden VW-téma említésekor, hogy a bogár atyja, a zseniális *Ferdinand Porsche* volt; de jó tudni azt is, hogy a rajzokat ő még 1929—1931 között elkészítette az elgondolt és jellegében azóta sem igen változott „népautóról” — a bogárról.

Tény, hogy *dr. Kurt Lotz* — akit még *Nordhoff* választott utódjául — készen kapta „minden idők legnagyobb bogarát”, és tény az is, hogy a 411-es széria indulása után egy évvel a VW-részvényesek közgyűlésén így nyilatkozott: „Az új modell ugyan



Ennek a „bogár”-nak igazán kényelmes ülésai vannak — állítható az ülés-magasság is —, korszerű a műszerfal, jól íveltek és nagyok az ablakok, de azt is jól mutatja a metszet, hogy szigorúan a „Käfer”-családhoz tartozik





Akár órákon át lehet hajtani 140 feletti tempóval, a robusztus motor nemigen tiltakozik. Az is igaz viszont, hogy ha 140 fölé megyünk, 17–18 liter is kell, de 130 körül 13–14 lit/100 a benzinfogyasztás. Es nagyon jó, hogy megbízhatóan működik a 411-es motorja, mert ha még is hozzá kell nyúlni, az nem könnyű művelet. Nézzük meg a rácszott hátsó motorteret, amelynek alján fekszik az 1679 cm<sup>3</sup>-es erőforrás és eléggé rejtve a két porlasztó, a négy gyertya és az ékszíj. Ahol persze minden faluban akad VW-szerviz, ott az ilyesmi kevesebb gondot okoz...

Régebben is bemutatuk már ezt a szép technikai egységet, a 411-es motorját, amely közös blokkot alkot a komplett erőátvitellel és a csavarrugós hátsó kerékfelfüggesztéssel

nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, de akik megvásárolták, meg vannak vele elégedve."

Azt hiszem, mindenki érezheti, mit jelent a gigantikus termelésű VW-gyárnál, ha egy típusuk nem képes beváltani a reményeket. Ugyanakkor jogos a feltételezés, hogy az új igazgató nem is nagyon bízhatott a 411-es sikerében. Dr. Lotz nem a VW-embléma büvőkörében nőtt fel, és hogy egy nagykocsinál mennyire nem ragaszkodik sem a farmotorhoz, sem a légűtéshez, azt frappánsan bizonyítja az új VW, a K-70, amely front-hajtású, és vízhűtéses motort kapott...

Ennyit hát előszóként. Most pedig illik rátérni a gyári próbakocsira, amelyet 11 ezer kilométeres futás után még a múlt év decemberében vehettünk át, és azóta is járjuk vele a szeszélyes téli utakat. Tapostunk már félméteres hóban is jőkorára méretezett (155×15-ös) gumijaival, hajtottunk a jégpályává alakult januári utakon, utaztunk ölmos esőben, sűrű havazásban, ködben, fagyban és dühös záporban is.

A 411-es VW-modellt ugyan jóval előbb — még 1969 telén — volt alkalmam megismerni, vezetgetni, de az akkori újdonság és a mostani „L” típus között van némi eltérés. Szembetűnő például a fényszórók átalakulása, hiszen akkor még nem kerek lámpák, nem jódizzók voltak elől, és szerencsésen egyszerűsítették azóta a fűtési szisztémát, no meg mást is.

Az a kocsik, amelyekkel két éve Wolfsburgban járhattam, négyajtós volt (VOB-VK-79 rendszámmal), amelyik pedig most az AM szerkesztőségéhez került, kétajtós Limousine. (Megítélésünk szerint az ilyen méretű európai kocsinál feltétlenül előnyös a négyajtó, bár aki egy 1100 kg önsúlyú, több mint négy és fél méter hosszú, 7,4 m<sup>2</sup> alapterületű, 68, illetve 80 lovas járművet sem családi kocsinak tekint, az nem hiányolhatja a hátsó ajtókat.)

A kocsik méretéhez, valamint kategóriájához viszonyítva itt már megfelelő a csomagter is, hiszen elől 400, hátul az ülések mögött pedig 180 dm<sup>3</sup>-es rakodási helyet kapunk. És mindaddig, amíg 110–120-nál nem megyünk gyorsabban, alig jut eszünkbe, hogy előttünk van ez a nagy csomagtartó. Gyorsabb tempónál azonban — akár üres, akár megterakott ez a jókora nyúlvány — zavarja a jó irányítást, az oldalszelet pedig e nagy bogár sem igen tűri.

Nem is kell talán hivatkozni a 2500 mm-re, elég az oldalnézeti ábrára pillantani, és látjuk, hogy elég rövid ez a tengelytáv. A 411-es VW ugyanis csak jellegében akart megmaradni bogárnak, nagysága — de főként a karosszéria mutatós, sportos vonalú hátsó kiképzése — határozottan egy másik, egy tekintélyesebb osztályba sorolja. Abba a kategóriába, ahol többek között ma az Audi 80-L és az Audi 100-S modellek, a Fiat-125, a Ford 17-M, az Opel Rekord 1700-as, vagy a Renault 16-TL, TS kocsik szerepelnek. Árát tekintve

is ebbe a kategóriába tartozik a 411-es VW, a versenytársakra viszont jellemzőbb a 2650—2700 mm-es tengelytáv és a motor súlyával állandóan terhelt mellső futómű. Ezt az egészséges tengelynyomást — de főként a fronthajtást — nagyon tudtuk volna élvezni, amikor a havas, más járművek keréknyomait viselő utakon igyekeztünk előrejutni. Az ilyen áttörési manővereknél gyakran jutott eszembe a múlt télen kézhez kapott keresztmotoros, fronthajtású BLMC „Maxi”, amely szinte észre sem vette e gonosz sáncokat.

Ugyanakkor biztos vagyok abban, hogy a VW jobban bírja a telet, mint sok-sok más, drágább autó. Önhordó karosszériáját vastag és jól konserválvt lemezekből készítik, közismerten tartós a festése, tartós a krómozása. A nálunk levő próbakocsi, osztozva a világ legtöbb autójának sorsával, éjjel-nappal a szabadban állt, vagy ment. És ez a 411-es mínusz 15 foknál is jól indult. Ennél a típusnál még külön előny egy, a motortól teljesen független fűtőberendezés. Ezt például úgy is lehet hasznosítani, hogy reggel egy gombot elfordítunk a műszerfalon, és már működik az elektromos gyújtás, megindul a benzinszállítás a speciális fűtőelemhez, és már termelődik a meleg. Mialatt lekaparjuk a jeget a kocsi ablakairól, kihúzzuk az antennát, ez a meleg levegő már kellemessé tette a különben vacogtató utasteret, és temperálta a motorházat. Ha most beülünk és indítunk, a négyhengeres, léghűtéses boxermotor az automata szivattyúval néhány pörgetés után már működik.

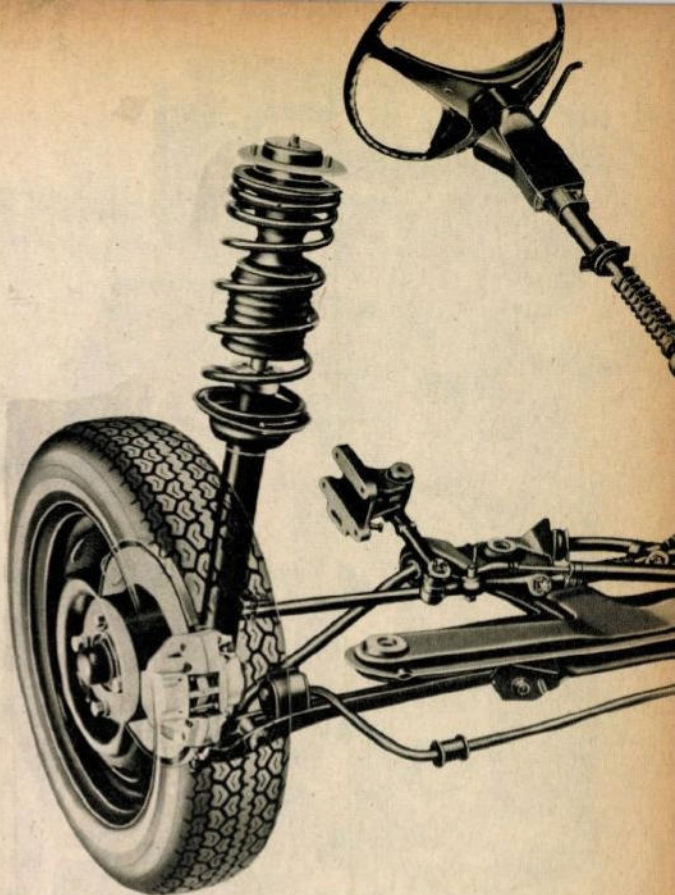
Egy pillantás a tükörbe, egy mozdulat az indexkapcsolón, egy nyomás a kuplungpedálra, egy állítás a sebességváltó karján — és már adhatjuk a gázt, hogy menjen a kocsi. Elég hamar felmelegszik a motor is, az utasterben pedig zakóban lehetne ülni, akármilyen zord is az idő.

Persze, egy ilyen fűtőelem nem ingyen melegít, és egy órai működése a beállított, szabályozható melegtermeléstől függően 0,2—0,6 liter vagy valamivel több benzinebe kerül. Ezt a benzint automatikusan adagolja magának az 50 literes tankból, amelybe viszont 98-as üzemanyagot illik tölteni. Persze, ha dolgozik a fűtőmotor, tilos a tankolás, különben úgy tudjuk, teljesen biztonságos a melegítő működése.

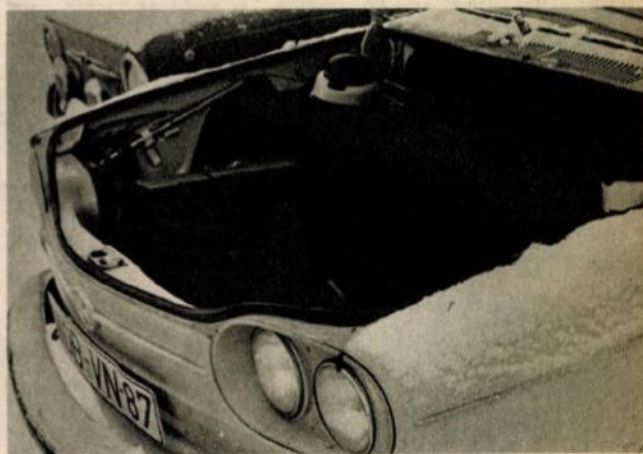
És mint érdekességet jegyezzük meg, hogy van olyan kombináció, amelynél a kocsi időrájához egy külön kapcsoló tartozik, és azzal este beállítható, hogy reggel a tervezett indulást megelőző percekben automatikusan begyújtson a kályha. Így azután, ha lemegyünk a kocsihoz, már meleg utaster fogad bennünket; de ha elkészünk a randevúról, akkor sem történik baj, mert tíz pernyi idő után — megintcsak automatikusan — ki is kapcsol a fűtés, megszűnik a benzinadagolás és a fűtőbetét kis ventilátorának forgása.

(Folytatjuk)

Liener György



A mellső futómű a tárcsafékes kerékkel a mai autotechnika egyik legjobban elismert mechanikus rugózásával és a MacPherson-felfüggesztéssel. A kormányoszlop kialakítása ugyancsak korszerű, hiszen energia-elnyelő betétet is kapott, hogy a frontális ütközéseknél kőbe ne belépjen. A csomagter nagysága sem kifogásolható, de ha egy autóban nem elől van az ilyen méretű és ilyen formájú csomagtartó, az önmagában is javítja a kocsi úttartását. A mi autónknál az MS típusú jégszegeces (spike) Semperit gumik igen sokat segítettek a kritikus meneteknél.



#### 411-L TÍPUS NÉHÁNY ADATA

##### MOTOR

Négyhengeres, léghűtéses boxermotor, függő szelepekkel, nyomórudakkal. Lökettérfogat 1679 cm<sup>3</sup>, furat 90 mm, löket 66 mm. Legnagyobb motorteljesítmény 68 DIN lóerő 4500 f/p-nél. Legnagyobb nyomaték 12,7 mkp 2800 fordulatonál.

##### ERŐÁTVITEL

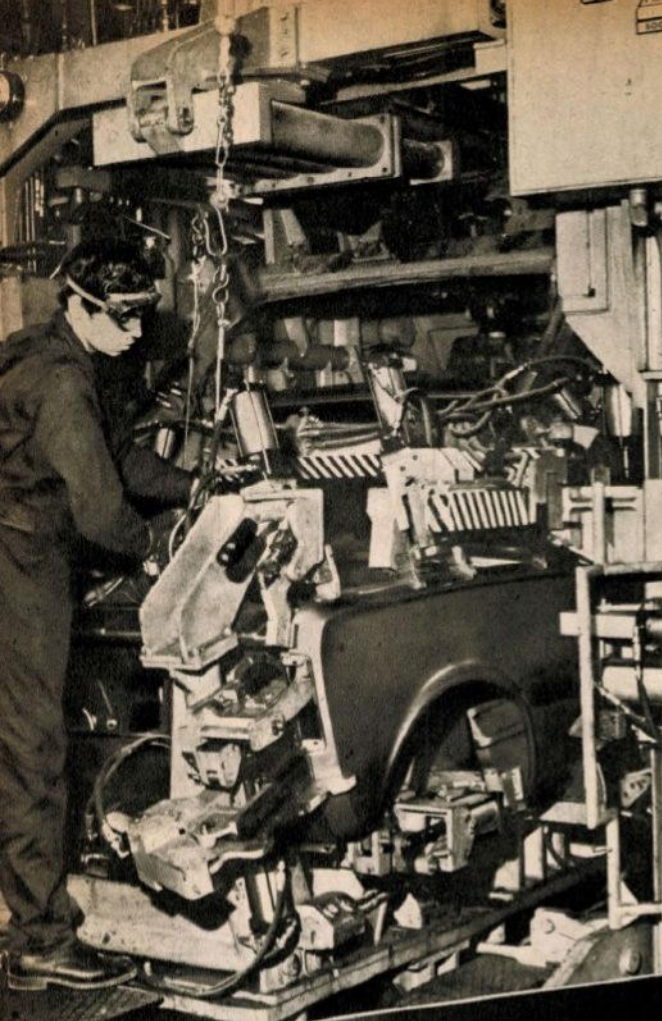
Egytárcsás száraz tengelykapcsoló, hidraulikus rásegítővel. Négyfokozatú, teljesen szinkronizált sebességváltó, kapcsolórúd közepén.

##### MÉRETEK

A kocsi teljes hossza 4525 mm, legnagyobb szélessége 1635 mm, magassága (terhelés nélkül) 1485 mm, talajmagasság 135 mm. A kétajtós Limousine súlya 1100 kg, megengedhető hasznos terhelése 430 kg.

Meg kell említenünk, hogy a 411-es alaptípus ma többféle technikai megoldással, többféle kivitelben, két- és négyajtós karosszériával, illetve „Variant” nevű kombi karosszériával is forgalomban van. Az említett kétporlasztós motoron kívül beépítésre kerülnek benzinbefecskendezős konstrukciók az alap-kivitelől eltérő teljesítménnyel. Ezeknek a variánsoknak a műszaki adatait később ugyancsak ismertetjük.





**A** ki manapság Varsóban jár, nem egy esetben szinte „ittthon” érezheti magát, s ezt nemcsak a hagyományos és nagyon is élő lengyel—magyar barátság jelzi.

Ha ugyanis a gépkocsival érkező pesti polgár a Centrum felé halad, éppúgy beleütközik a felbontott úttestbe, akár csak szépséges fővárosunkban járna, mondjuk az Űllői út táján.

S ha már autós szemmel nézünk körül, akad még egy „pesties” analógia: Varsóban éppúgy dül a gyalogos-autós vita, mint nálunk...

S éppúgy szaporodnak a Polski-Fiatok az utakon, akár csak idehaza.

Könnyű nekik — mondhatná erre egy hazai kocsiváró —, hiszen náluk a gyára...!

Nos, nem könnyű, illetve nem könnyebb a Polski-Fiat-hoz egy lengyelnek hozzájutnia, mint egy házankfiának. S ennek igen egyszerű a magyarázata: tudniillik a Polski-Fiatokat gyártó zeráni üzem szalagján futó minden második kocsit exportra kerül.

S ezzel el is érkeztem tulajdonképpen mondandóimhoz: egy autógyári látogatás élményét szeretném visszaadni.

Az első Polski-Fiat immár három esztendeje gurult le a gyári szalagról. Ma a százazredik körül tartanak.

Persze, amíg ehhez az első információhoz hozzájutottam a gyár „lengyelesen” vonzó külsejű, külön idegenvezetési célra alkalmazott munkatársnőjétől, addig jó másfélórás „papírmunkán” estem át. De ha vége jó, minden jó; ezen elv alapján vidáman követtem kísérlőnket.

Ami első látásra megfogott: szinte laboratóriumi tisztaság a műhelycsarnokokban, mindenütt. Második benyomás: a szalagszerű személyautó-gyártás lenyűgöző látványa.



## 8 PERCENKÉNT

Egy filmrendező  
látogatása  
Polski-Fiatéknál

Bár a szerelőszalagon alig észrevehetően mozgott a sor — először külön-külön a karosszéria, külön a motor, külön a futómű —, egy hurokvonal végén már mindez szinte önműködően egymásba illeszkedett. Kísérlőm jobbra a végszerelde automatizmusát mutatta meg, mégis érzékelt lehetett a kiszolgáló üzemszerek óraműszerűen pontos munkáját is.

S hogy ez mennyire fontos dolog, azt egy óriás transzparens dokumentálta. Szövege kb. így hangzik magyarul: Ha a szalag egy órát áll, az 900 ezer zlotyba kerül a gyárnak és Neked...!

Hát, a gépsor szerencsére mozgott, s így tanúja lehettem annak a pillanatnak, amikor éppen egy Magyarországra szánt Polski-Fiat motorját s futóművét építették be a karosszériába.

Az egész szinte addig sem tartott, ameddig leírtam. A





hidraulikus automatika a megfelelő pillanatban ráeresztette a „kasznit” a motorra, aztán jött két lezser varsói srác, elektromos csavarhúzóikkal néhány pillanatra babiláltak rajta — és kész, jöhet a következő... Nyolc percenként...

De eddig csak a szépre emlékeztem... Hadd egészítem ki mindezt, a teljes igazság kedvéért.

A korábban említett figyelmeztető transzparens a gépállásokról egyáltalán nem volt „dekoráció” a végszerelésben. Kérdésemre, hogy az óriás csarnok egyik szakaszán miért áll ennyi kész kocsi, kísérőm közölte — nem túl szívesen persze —, hogy egyáltalán nem „készek”. Lengyel barátainknál sem ismeretlen fogalom az alkatrészhiány. S hiányozzék bár egy apró alkatrész, mondjuk egy ici-pici trafó, egy csavar az ablaktörlő-lapátról, a kocsi természetesen addig nem gurulhat ki.

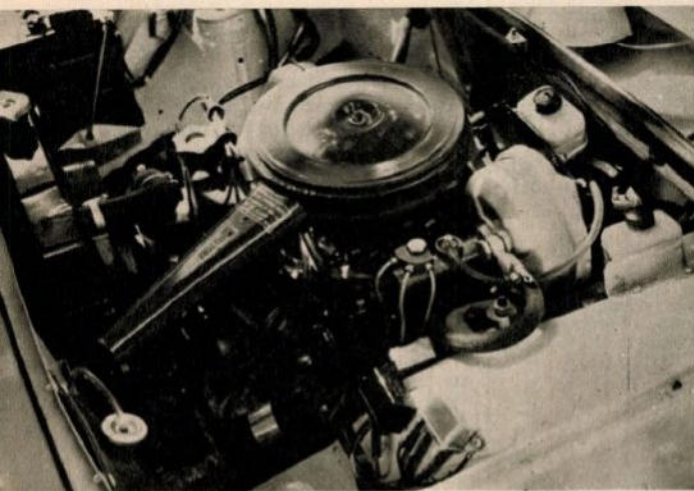
A varsói gyárban azt tartják: ezzel a típussal „megfogták az isten lábát”. A Polski-Fiat Európa-szerzte „befutott” márka, kár lenne „elszúrni a direkciót” néhány inkompatibilitással — valahogy így lehet lefordítani álláspontjukat.

Vérző szívvel, de inkább visszatartják az alkatrészhiányos kocsikat, amíg nem komplettek.

És természetesen a zerani autógyárban is létezik próbapálya, ahova csak jókora protekció árán jutottam be. Egy-egy szériát itt éppúgy alávetnek sebességi, állóképességi próbáknak, akárcsak Torinóban, a „nagy” Fiaték.

Esküszöm, szinte nekem fájt, amit ezekkel a kocsikkal műveltek. Hogy az emelt fordulókban száznegyvennel vágtáztak órákig, még hagyján. De amikor az „agyrázónak” becézett betonrádlira kerültek, s azon ellenőrizték, hogy mit is bír ki egy jólnevelt lengéscsillapító, akkor már oda se mertem nézni.

Pedig a gyár műszaki gárdája ennek a próbának örül a legjobban. Egy meghatározott kínzási idő után ugyanis ízekre bontják a tesztkocsikat, hogy a gyakorlat tapasztalatai pozitív módon jelentkezzenek a következő Polski-Fiat szériánál.



Ennyit röviden a látogatásról.

S amikor hazatérve, a repülőtérrel egy Polski-Fiat taxit vágtáztam a Ferihegyi műúton a város felé, persze, hogy az járt a fejemben: én ezt a kocsit tetőtől talpig ízekre bontva, majd csavarról csavarra építve láttam születni...

Egyben marad ez ilyen tempóval...? (Százhuszsal jötünk.)

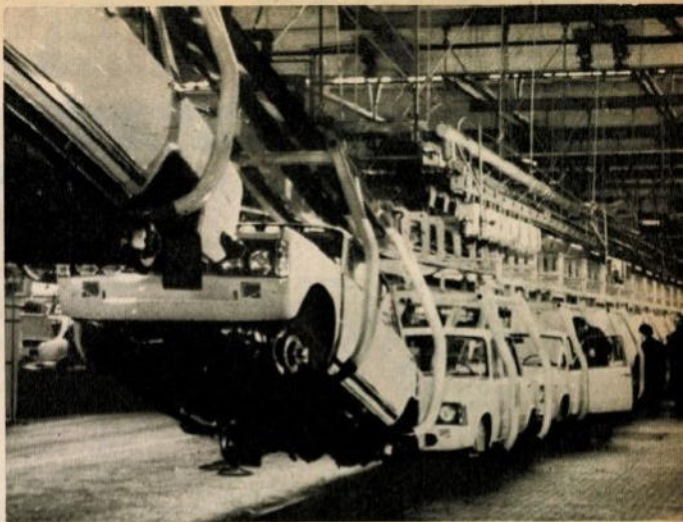
Egyben maradt.

Sőt, a pilóta esküdött rá, hogy negyvenezer után egyetlen porcikája sem romlott el, jobb mint új korában.

Elhittem...

Én ne hittem volna...?

**Borsodi Ervin**



Ezek a képek olyan fázisok, olyan részletek láthatók, amelyek szóba kerültek a Polski Fiat gyártásáról, illetve a kocsiról frott cikkben. Nem is kell itt talán említeni, hogy melyiken látni a karosszéria-elemek befogását a ponthegesztő szerszámai közé, vagy azt, hogy a szalag melyik részén kapnak kereket az éppen születő autók. Képeink az autógyári látogatás élményeit akarják felvillantani...



# MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZAGOS MOTOROS BIZOTTSAGANAK ROVATA

## KEMPING-VILÁGTALÁLKOZÓ OTRANTÓBAN

OMB-túra — segélyszolgálat

A Nemzetközi Kemping Szövetség XXXII. világtalálkozójának színhelye idén nyáron az olaszországi Otranto lesz. A Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottsága, immár hagyományosan, a rendezvényre túrát indít, amelynek tervezett időpontja: 1971. július 25—augusztus 15.

A kb. 4000 kilométeres kirándulás útvonala odafelé Jugoszlávián és Olaszországon, visszafelé pedig Ausztrián vezet át. A karaván az OMB segélyszolgálati kocsija kíséri, a műszaki szakemberek előzetesen gépjármű-felülvizsgálatot tartanak, a túra során pedig dímentesen végeznek hibajavításokat, szerelést. A túrán a Magyar Természetbarát Szövetség tagjai vehetnek részt, akik olyan gépjárművekkel rendelkeznek, amelyek a díjmentes műszaki felülvizsgálaton megfelelőnek bizonyulnak, s akik nyugati országokba két éve nem váltottak ki útlevelet.

A túra résztvevőit út közben és a találkozó helyszínén kempingben szállásolják el. A táborozási felszerelésről mindenki saját maga gondoskodik. A jelentkezők Budapesten a Tanács krt. 3/c. alatti Ibusz-irodában (20 Ft-ért a helyszínen hapható igénylőlapon), vidéken pedig a lakóhely szerint illetékes Nemzeti Bank, OTP vagy Ibusz-irodában adhatják be valutaigényüket. Személyenként 100 dollár lehet igényelni, ezenkívül üzemenyagra személyautóhoz 48 dollár (az utas 12 dollárt), motorkerékpárhoz 24 dollárt (utas 6 dollárt). A valutaigény elfogadása után lehet jelentkezni a Természetbarát Szövetségnél: Bp. V., Rosenbergh hp. u. 1. A jelentkezők befizetését lapot kapnak, amelyen személyenként 150 Ft részvételi díj-előleget kell átutalni. A rendezők ezt követően írásos tájékoztatókban, folyamatosan közlik a résztvevőkkel a tudnivalókat.

## A TURISZTIKA ÚJ SZAKEMBEREI

Még tavaly tavasszal a Budapesti Motoros Bizottság körlevelében értesítette a fővárosi motoros szervezeteket, hogy a Magyar Természetbarát Szövetség és az Országos Motoros Bizottság által közösen kidolgozott tematika alapján bronzjelvényes túravezetői tanfolyamot indít. A képzés meg is kezdődött, s a közeljövőben tizenegy motoros vette át az igazolványt, amely bizonyítja, hogy mindannyian eredményesen vizsgáztak a tanfolyamon: képzett túravezetők lettek.

A laikus nem is gondolná, mi mindent kell ismernie a turisztika szakemberének ahhoz, hogy motoros kirándulók csoportjának hazai és külföldi tájakon egyaránt jó kalauza legyen. Illusztrációként, íme a tanfolyam tematikája: túravezetés, táborozási, térkép-, és tájékoztatói ismeretek, földrajz, egészségügy, növény- és állatvilág, meteorológia, természet- és műemlékvédelem, motoros játékok és ügyességi versenyek lebonyolítása, műszaki és Kresz-ismeretek, s végül egy te-repgyakorlat Nagyvilámon. S hogy mindent alaposan elsajátítsák a motorosok, abban az említett szakágak kiváló szakemberei nyújtottak nagy segítséget. Az újdonsült túravezetőkre nem kis feladatot hárul a jövőben, sok-sok túrán kell bizonyítaniuk rátermettségüket, s minden bizonnyal egyre több motorossal kedveltetik meg a szervezett túrázást.

**BARABÁS CSABA**  
BMB-titkár



Az új túravezető-knek Barabás Csaba (jobb oldalon) adta át igazolványukat és a jelvényt

## KÖZGYŰLÉS A PESTI TÚRAMOTOROS KLUBBAN

Január hónapban országwide megkezdődtek a vidéki klubokban a küldöttközgyűlések, s a hónap közepén a budapesti szervezetekben is sor került az elmúlt év eredményeinek értékelésére. Hagományos értekezletüket a Pesti Túramotoros Klub tagjai is megtartották.

Kántor Sámuel klubtitkár beszámolójában megállapította: a programok — előadások, vitaforumok, továbbképző tanfolyamok és túrák — egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek. A sok sikeres rendezvény közül nehéz egyet is kiemelni. „Házi statisztika” szerint a legnagyobb látogatottsága az MZ Motorkerékpárgyár küldötteinek részvételével tartott klubestnek volt. A PTK tagjai közül tizen végezték el a túravezető tanfolyamot, az 1971-es túrák szervezésében, lebonyolításában mindannyian jelentős segítséget nyújtottak majd a vezetőségnek. Az emlékeztet motoros rendezvények sorában említette a klubtitkár a KISZ Hálastafétában való részvételt, az Építők Napján rendezett ügyességi versenyt.

A klubtagság nagy számban vett részt az országos motoros találkozók, a külföldi túrákon; a hazai kirándulásokon azonban a tervezettnél kisebb volt a létszám. Ez utóbbi túrák népszerűségének növelése lesz a Klub Túrabizottságának egyik legfontosabb ideai feladata. Szép eredményként könyvelhető el viszont, hogy a PTK öt tagját — turisztikai eredményeikért — bronzjelvényes túrázó címért terjesztették fel. Felsőalások, a gazdasági felelős beszámolója következtét ezután, majd a küldöttközgyűlés megválasztotta a klub két új vezetőségi tagját. Az utolsó napirendi pontként, kiváló társadalmi munkájáért, a PTK négy tagját a vezetőség megjutalmazta.

FROMBOLD GYULA

KÖSZÖNET...



Az OE-18-95 rendszámú motorkerékpár tulajdonosától, Mikus Károly budapesti olvasónktól az alábbi tanulmányos levelet kaptuk, amelyet változtatás nélkül közlünk:

„1969 decemberében, motorkerékpár-vásárlás ügyében, levél útján kértem tanácsot az AM-től. A Csepeli Motorkerékpárgyár válasza az AM-ben, valamint a levelük arra az elhatározásra készítetett, hogy vásároltam egy P20 motorkerékpárt. Néhány sorban esetelném a tapasztalataimat, amelyeket a 6500 km-es út során szereztem. Az csak természet, hogy a bejáratás során betartottam a gyári utasításokat, csak a szervizműhelyt kerestem fel. Motorom a legnehezebb körülmények között is teljesítette a feladatát, nemegyszer utánfutóval terhelve. Csúszós úton is stabil volt, és a kapaszkodókat is könnyen bírta (Magas-Tátra), és a rossz úton sem csalódtam benne. A benzinfogyasztása is szerény, 80—85 km-es tempóban, kétszemélyes terheléssel 4 liter. Gyanakodtam is hibára, de a csepeli szervizben megállapították, hogy a helyesen beállított porlasztók és gyújtás a kis fogyasztás „oka”, ennek ellenére a gyorsulás, más motorokhoz viszonyítva tökéletes, végsebessége — egy személlyel — 130 km/óra felett van. A P20 előnyére írhatom még a kényelmet, hiszen hosszú utat is megtettem rajta nagyobb fáradtság nélkül. Ami viszont kellemetlen volt: vásárlás után jöttem rá, hogy a csavarok, anyák lazán ültek a helyükön, az egyik belsőgumi selejtes volt és a krómózasúra is lehetne panaszom. A kuplungcsúszást és egy kisebb hibát kijavított a szerviz. Mindent összevetve elmondhatom, hogy a P20-szal nem „fűrödtem be”, mint ahogy azt egyes „jól értesült” motorosok tudni vélték. Köszönetet mondok az AM szerkesztőségének, köszönöm a csepeli kollektívának és a gyár vezetőségének, hogy biztosítottak támogatásukról, amely nemcsak engem, hanem a többi P20 tulajdonosát is érintette. Továbbá jóleső érzéssel vesszük tudomásul, hogy hogy „Csepelen nem alszanak”, és új konstrukciók vannak kilátásban. Javasolom: fordítsanak nagyobb gondot a Pannónia motorkerékpár reklámzására, mert a jó bornak sem árt a cégér.

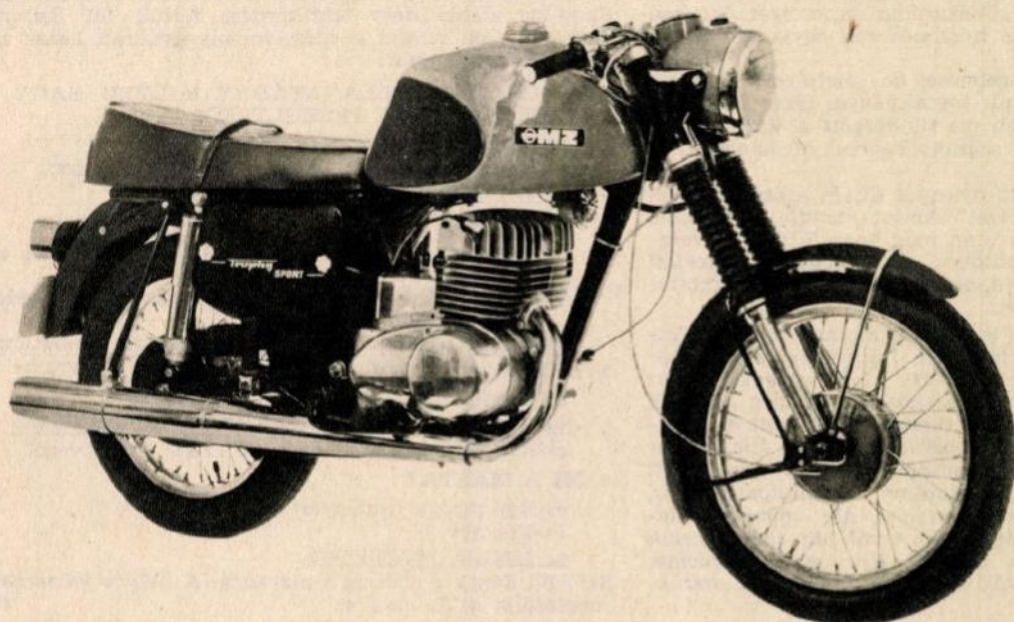
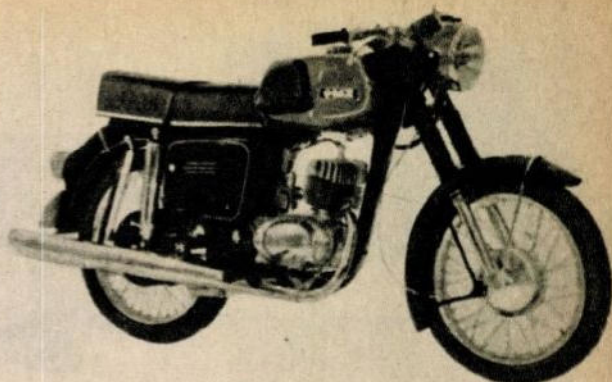
**Mikus Károly**

Bp. XXII., Gyulavezer u. 3.”

# ETS 125/150 az új MZ neve

Tulajdonképpen nem is olyan nagyon új modellekről van szó, sokkal inkább módosítottokról beszélhetünk. Az AM olvasói — egyelőre — hírből ismerik már a zschopauai gyár ETS típusjelzésű 250-esét — amelyből kisebb tételt importál a hazai kereskedelem, ha sikerül a német partnerrel ár-

Nyurga teleszkópvilla és az azzal összeépített hagyományos fényszóró a külső jellemzője az új 125/150-es típusnak



Erőt és gyorsaságot sugároz ez a „vállas” MZ, amely már kellő tekintélyt vívott ki magának

ban megállapodni. Ennek a kifejezetten sportos jellegű motortípusnak folytatása a most bemutatott, ugyancsak ETS jelű 125-ös és 150 kcm-es MZ.

A kisebb számban gyártott ETS-ek szemmel látható jellemzője a hosszú löketű teleszkópvilla és a vele forgó, 170 mm-es fényszóró. Ami pedig nem látszik, az a motorban rejtőző erőtbblet, amely mintegy 10 km-es végsebességnövekedést ad ezeknek a kissé felszúrt motoroknak.

A sportjelleg emelendő, elhagyták a kormányvégekről és hátulról az irányjelzőket. A motorke-rek-pár sem vonhatja ki magát a divat befolyása alól: az ETS-ek nagyobbak látszó, „púpos” benzintartályt kaptak (9 literes űrtartalommal, az ES-é 11 liter volt), és ez a tank a fényszóróval együtt vörös színben, a váz, a sárvédők és az oldalborítás feketében komolykodik.

Az NDK motorkerékpár-ipara méltányolta mind a hazai, mind a külföldi vevők kívánságát, így módon bővítette újabb típusokkal a kínálatát.

Az alábbiakban valamennyi ETS modell műszaki adatait ismertetjük. Az alaptípusok, az ES modellek méreteit, összehasonlítás céljából, zárójelbe foglaltuk.

## MŰSZAKI ADATOK

|                             | ETS 125/1   | ETS 150/1                | ETS 250/1              |
|-----------------------------|---|--------------------------|------------------------|
| Furat-löket .....           | 52×58   | 56×58                    | 69×65                  |
| Hengerűrtartalom .....      | 123   | 148                      | 248                    |
| Sűrítési arány .....        | 9:1   | 9:1                      | 10:1 (8,5:1)           |
| Teljesítmény (SAE) .....    | 11 (10)   | 12,5 (11)                | 21 (19,5)              |
| Fordulatszám .....          | 6300 (6000)   | 6300 (6000)              | 5500 (5300)            |
| Max. forg. nyomaték .....   | 1,25/5000<br>(1,10/4000)  | 1,50/5500<br>(1,35/4000) | 2,6/5500<br>(2,5/4700) |
| Sebességfokozat .....       | 4   | 4                        | 4                      |
| Teleszkóp rugóút .....      | 145/100 (150/100)   | 145/100 (150/100)        | 145/105                |
| Gumiméret .....             | elől 2,75×18, hátul 3,00×18, III. 3,50×16<br>(elől-hátul 3,00×18) |                          |                        |
| Elektromos berendezés ..... | 6 volt—60 watt  |                          |                        |
| Világítás .....             | 40/45 Watt  |                          |                        |
| Önsúly .....                | 109 kg (112)  | 109 kg (112)             | 134 kg (156)           |
| Keverési arány .....        | 33:1  |                          |                        |
| Fogyasztás .....            | 2,3—3,6   | 2,4—3,8                  | 3,5—5,5                |
| Végsebesség .....           | 100 km/6 (90)   | 105 km/6 (95)            | kb. 130 km/6 (120)     |



Más alkalommal egy taxisoftört kellett volna megszólaltatnom. Este volt, és a taxiállomások üresen tátongtak, ezért egy mellettem elhúzó, foglalt taxi után vettem magam. A sofőr csak annyit vett észre, hogy egy kocsi szorosán követi. Azóta sem találkoztam még ilyen szabályosan közlekedő taxissal. Úgy vezetett, amint az a nagykönyvben van megírva. Miután utasát kitette, oda mentem, és ő szó nélkül nyújtotta felém a jogosítványát. Rendőrnek tartott. A riport, ennek ellenére, jól sikerült.

Most pedig elmondom egy-két vezetési „trükkömet”. Nagy hóban rögtön megállás után fél-fél métert előre-hátra „hintázatom” a kocsimat, hogy később, az újraindulásnál könnyebb legyen a kocsim rajtja. Tolatásnál este, ahol nincsen világítás, bekapcsolom az irányjelzőt, hogy annak villogó fényénél tudjak helyesen a járda mellé állni.

## A volánnál: SZILÁGYI JÁNOS

**A** közlekedési lámpa színeit magyarázni éppen olyan felesleges, mint a „Táskarádió” riportert, Szilágyi Jánost, a tizen- és huszonevűek egyik kedvencét bemutatni.

Szilágyi a mikrofon szerelmese, de „élettársa” az autó. Már 16 éves korában volt jogosítványa, igaz, csak kétkerékűre. Ebben az időben ott sündörgött a Vasas motorosai között, és lelkesen segítette Venczel Miskának, meg Schlenker Robinak.

Autóra hét évvel ezelőtt nyargalt át, és azóta is puszítja a benzint. Hogy vezet? Amint mondja, sportosan, és csipetnyi gondolkodás után még hozzáfűzi: „Jól vezetek.” Röviden, ért az autóhoz, amit később gyakorlati tanácsokkal bizonyít majd, de előbb néhány autós-mikrofonos történetet mond el.

— A rádióriporter sorsa néha úgy alakul, hogy akaratlanul is szembekerül a Kresszel. Így történt ez, amikor Szepesi Gyuri műsora, a 139-660 ment egyenesben, és az én URH-kocsim egy utcáskoron állt. Éppen adásban voltam, amikor két arra járó rendőr igazoltatott és bírságotolni akart a szabálytalan parkolás miatt. Hiába magyarázkodtam, ők csak mondták a hivatalos szöveget: az ország füle hallatára. Odaadtam a fejhallgatómat is, kérve, hogy beszéljenek Szepesivel, aki ugyancsak bizonygatta az adás tényét, de ők erről mit sem akartak tudomásul venni, egyre csak a Kressze hivatkoztak. Derültek a rádió hallgatói, és ennek az adásnak ország-szerte sikere volt.

Olvasóink nevében megköszöntük a hasznos tanácsokat, majd az alábbi négy tesztkérdést tettük fel Szilágyi Jánosnak, aki ravasz kérdéseivel oly gyakran hozza zavarba riportlanyait:

1. A GYŰJTÁS PILLANATÁBAN MILYEN NAGY A GYERTYÁBAN A FESZÜLTSEG?

- a) 220 volt
- b) 6 vagy 12 volt, az akkumulátortól függően
- c) 10 000 volt

2. HONNAN SZÁRMAZIK AZ OKTÁNSZÁM?

- a) A benzin molekula-atomjainak nyolcszögletes elrendezésétől
- b) Octavius után, aki elsőként használt (oktaéder) petróleumlámpát
- c) Az összehasonlító tüzelőanyagtól, az izo-oktántól

3. EURÓPÁBAN HOL VAN MÉG BALRA HAJTÁS?

- a) Anglia (Írország nélkül), Svédország
- b) Nagy-Britannia, Írország, Izland, Ciprus, Malta
- c) Nagy-Britannia, Ciprus, Korzika, Monteverdi

4. MI A MARTA?

- a) Egy magyar autógyár neve
- b) Női név
- c) Francia versenyautó

Szilágyi János a válaszait aláhúzta. A helyes válaszokat megtalálja a 27. oldalon. (R)

## A tavasz hírnökei

Ma még a téltábornok ellen vívjuk csatánkat, de a motorosok, ha csak lélekben is, készülnek már a zsongtató lágy tavaszra (különösen, ha ezekre a képekre néznek). Persze, hogy jókedvűek ezek a tinédzserek, hiszen ez az „Automatic” nevű Zündapp mofa kedves pajtásuk. Rendszám és vezetési engedély nélkül használható, és még sebességet sem kell váltani, mert csak röpsúlyos kuplungja van. A melléte látható Fiat busz a Ducati-gyár mozgó motorkerékpár-kiállítási és önkiszolgáló terme. Az olasz gyáros a vevő elé megy...



# Ismét a Wankel

Mint ahogy ez várható volt, a tavaly őszi „Köln 70” kiállítás után a motoros-világ első számú vitatémája a Hercules-gyár KM-914 típusjelzésű Sachs-Wankel motorja volt. Már régen, legalábbis évek óta érik ez a téma, de a gyártásra sehol sem került sor. (Még nálunk is kísértett a Wankel, olvasóink bizonyára emlékeznek még Csányi László eredményes próbálkozásaira, amelyekről annak idején be is számolt az AM.)

Ennek a Hercules-Sachs-Wankel motorkerékpárnak történetéhez tartozik, hogy a Fichtel-Sachs gyár 1960-ban vásárolta meg a Wankel-licenct, és azóta is szorgalmasan dolgoztak azon, hogy motoros járműre tegyék alkalmassá. Időközben az NSU nemcsak

lengő mozgást végző alkatrésze, a dugattyú szerepét ellátó (és teljesen kiegyensúlyozott) tárcsája egy irányba rotál, szükségtelessé vált a szelep és annak vezérlő szerkezete. Mindennek köszönheti a majdnem vibrációmentes járását, megközelítve az elektromotor járását, és noha munkamódszere azonos a négyüteműével, az üzemanyag a kétüteműhöz hasonló módon jut a motorba. És gondolnunk kell arra: az az alkatrész, amelyet nem használnak fel egy géphez, nem sérülhet meg, és így nem is okozhat fejtörést a gép kezelőjének. E jó tulajdonságok láncát azzal toldották meg a Sachsék, hogy motorjuk még mínusz 40 fokos hidegben is könnyen indul.

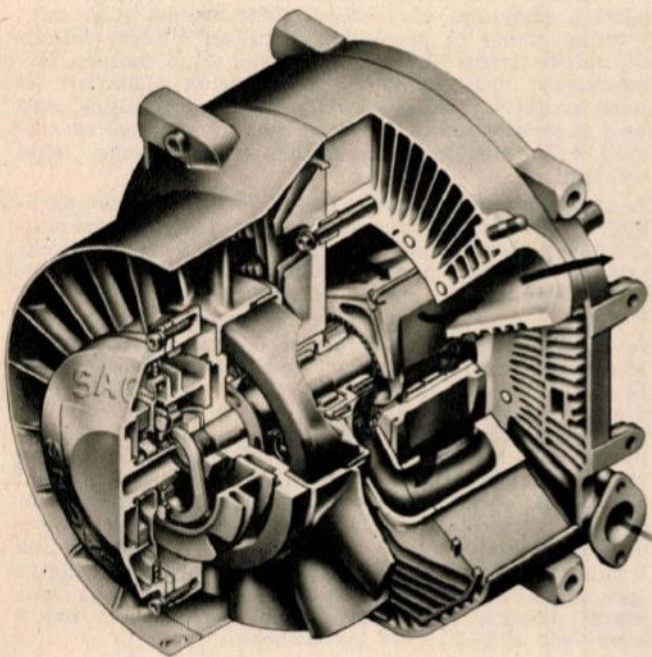


Ezelőtt tíz évvel kaptuk ezt a fényképet az NSU-gyártól a következő szöveggel: „Ez az NSU-Wankel motor 29 lóerős, űnsúlya csak 11 kiló, és egy hölgy is karjába tudja venni”. Tessék csak összehasonlítani az ős motort a mai utódjával — (Balról) A figyelmes szemlélő észreveheti, hogy a rajz szerinti motor ellenkező irányba forog; csak jobban meg kell nézni az alsó képen látható beépített motort, amelyen alul van a kipufogónyílás és felül, a másik oldalon a porlasztó

Annak ellenére, hogy a számtalan kedvező tulajdonsággal rendelkező bolygódugattyús Wankel-motor iránt nem is annyira a nagyközönség, mint inkább az ipar érdeklődik, mégsem akadt motorkerékpárgyár, amelyik megkezdene az ilyen motorok sorozatgyártását. Ha a Wankel-motorral már messzebb tartó autóiipart nézzük, úgy látszik, ott sem sikerült egyértelműen áttörni a frontot. A kontinensen csak az NSU bátorodik bolygódugattyús motort gyártani, a Mercedesék a kísérletezésnél tartanak (kérdéses, hogy sorra kerül-e a szériagyártás).

Ahhoz, hogy a Wankel-motor eljuttott ideig, kerekén 10 évre volt szükség. Kíváncsiak vagyunk: hol tart majd ez a bolygódugattyús Wankel 1980-ban...

R. Gy.



megoldotta a Wankel-autómotor problémáját, hanem sorozatban gyártja is a Ro-80 jelzésű kocsijait. Ezzel párhuzamosan a japánok is eredményesek voltak: a Mazda autógyár is már sorozatban készíti Wankel-kocsijait, és a Suzuki motorkerékpárgyár is foglalkozik ezzel a kérdéssel (állítólag 20 és 60 lóerős Wankel-motorokkal kísérleteznek).

A Sachséknál már 25 000 Wankel-motort gyártottak, és ebből 15 000 darab messzi északon (Kanadában) motoros szánok erőforrásaként eredményesen kiállta a legnehezebb próbát is. Ezek után került sor a kétkerekű jármű meghajtására, amely ugyan nagyjából megoldottnak látszik, mégsem biztos az általános elterjedése — annak ellenére, hogy egyes műszaki tulajdonságai, mutatói kedvezőbbek a hagyományos motorénál, így többek között nincsen

A Herculesbe épített Sachs-Wankel motor 300 kcm-es, 6000 fordulaton 20 lóerőt ad le, sűrítési aránya 8:1, tüzelőanyaga 50 liter normál benzínhez 1 liter olaj (50:1 arányú keverék). A motor indítható berügőkarral, vagy önindítóval. A különleges optikájú fényképezőgéppel készült fotón nem arányosak a méretek



# MOSZKVAI ÖSSZEFOGÁS a közlekedési balesetek ellen

A Magyar Rádió és Televízió moszkvai tudósítója írta az alábbi cikket, amely a Magyar Hírlapban jelent meg.



A szovjet sajtóban azelőtt ritkaságszámba mentek a közlekedési balesetekről, a Kresz megszegőiről szóló hírek, tudósítások, a közlekedésrendszet munkáját bemutató riportok. A nyár vége óta viszont jóformán egyetlen nap sem múlik el anélkül, hogy a két nagy példányszámú moszkvai helyi újságban, a reggeli *Moszkovszkaja Pravda*-ban és az esti *Vecsernyaja Moszkva*-ban ne kapna helyet az új rovat: „*Stop! Piros a lámpa!*”, illetve „*Az utca megköveteli a fegyelmet!*”. Már összefoglaló baleset-statisztikai adatokat is publikál a szovjet sajtó, amire ugyancsak régen nem volt példa.

Néhány hónappal ezelőtt felsőbb szervek vizsgálták a közlekedés biztonságának helyzetét, és ennek nyomán született meg a moszkvai pártbizottság és a moszkvai tanács végrehajtó bizottságának idevágó határozata.

Előljáróban meg kell jegyezni: a *moszkvai baleseti statisztika egyáltalán nem szörnyű*, pontosabban: jóval kevesebb a halálos áldozatok és sérültek száma, mint hasonló nagyságú városokban. (Moszkvában több mint 7 millió ember él, ezenkívül állandóan mintegy félmillió vidéki tartózkodik a fővárosban.) A jó összkép természetesen nem vigasztalja a balesetek áldozatait, és nem nyugtatja meg a közvéleményt, amely tudja: *még ez a „kedvező” arány sem törvényszerű*, a balesetek számát kellő energiával és eréllyel a minimumra lehet csökkenteni.

A párthatározat meghozatalában szerepet játszott az is, hogy a következő öt év alatt a szovjet személygépkocsigyártás a jelenleginek mintegy a négyeszeresére növekszik, Moszkvában pedig várhatólag még ennél is gyorsabban nő majd a személyi tulajdonban levő autók száma.

A *Krasznaja Zvezda* adatai szerint naponta átlagosan 18 áldozata van Moszkvában a közlekedési baleseteknek: 16 sérült és 1–2 halálos. Ezt alátámasztja *Solkovnak*, a városi tanács vb-elnökhelyettesének a *Lityeraturnaja Gazetában* megjelent cikke, amely szerint 1970 első hat hónapjában a város területén 3066 közlekedési baleset történt. Ezek során 238 ember vesztette életét, több mint 3000 sérült meg. Egy hétféle statisztika: a szeptember 12–13-i víkend alatt Moszkva környéki utakon előfordult 76 balesetnek több mint 90 áldozata volt, közülük 6 halálos. Aránytalanul magas a gépkocsivezetők, illetve gyalogosok *ittassága* következtében előadódó balesetek aránya, és sajnos, nagyon gyakran éri baj a közutakon a 7–12 éves gyermekeket.

És végül egy első pillantásra meglepően tűnő arány: *a moszkvai közlekedési baleseteknek jóval több mint a fele (egyres források szerint a háromnegyede) a gyalogosok hibájából következik be.*

Ezt a tényt, valamint azt, hogy *a lakosság és a gépjárművek számához képest viszonylag kevés a baleset*, megítélés szerint két fő körülmény magyarázza.

Az első: a moszkvai városi hatóságok nem várták meg, míg az utak telítődnek, és a forgalom gyakorlatilag megbénul, hanem már másfél évtizeddel ezelőtt nagyon tervszerűen nekiláttak a *kétszintű kereszteződések* és a *gyalogos aluljárók* létesítésének. Az utóbbi időben *évente mintegy 15 föld alatti átkelőhelyet* adnak át rendelkezésére a szovjet fővárosban. Ez nagyon magas szám! Sok a széles utca, *számos főútvonalat szélesítenek*. Ezzel együtt fokozatosan kiépítik a *komputerek által irányított automatikus forgalomszabályozás rendszerét.*

A második ok: *a legtöbb moszkvai gépkocsivezető — noha kisebb szabálytalanságokért ő sem megy a szomszédba — végső soron kítűnő érzékkel és reflexekkel rendelkezik.*

Mindez együttesen magyarázza, hogy bár a gépkocsik kisebb összekoccanása a moszkvai utcákon nagyon is gyakori jelenség, a súlyos baleset — legalábbis a gépkocsik számához képest — viszonylag ritka.



A forgalomnövekedés nehézségeinek legyűréséhez, a balesetek felszámolásához, a sérültek elszállításához a legmodernebb eszközök — URH adó-vevővel ellátott gépkocsik és helikopterek is — állnak a közlekedésrendészet és a mentőszolgálat rendelkezésére

Ugyanakkor viszont a gyalogosok számottevő része fegyelmezetlen. Tilos helyen összevissza vágnak át az úttesten (gyakran 20—30 méterre a zebrától vagy az aluljárótól), nyugodtan nekiindulnak az átkelésnek piros lámpánál. Az előbbi szabálysértést a rendőrség azelőtt alig, az utóbbit egyáltalán nem üldözte. (Egy felmérés tanúsága szerint a moszkvai gyalogosok többsége nem is tudta, hogy a piros fény rá is vonatkozik, azt hitte: csak a járművezetőkre.)

A moszkvai közlekedés biztonságáért indított harcban most a rendőrségen kívül bekapcsolódtak a társadalmi szervek, az újságok is, mondhatnám: a széles közvélemény.

A közlekedésrendészet munkatársai a karszalagos segédrendőrökkel (civilben: munkások, tisztviselők, egyetemisták) együtt délutánonként valósággal megszállják az utcákat, és most már nem elégednek meg azzal, hogy sípszóval visszaküldik a kiindulópontba (vagy futni hagyják) a fegyelmezetlen gyalogosokat. A városi pártbizottságnak és a tanács végrehajtó bizottságának a határozata megköveteli a rendőri szervektől, hogy egyetlen szabálysértést se hagyjanak büntetlenül, a fegyelmezetlen gyalogosokat bírságozzák meg a helyszínen, s a különösen súlyos esetekben (például ha az ő hibájukból következik be a baleset) indítsanak ellenük eljárást. Ezzel tulajdonképpen nem hoztak elvileg új döntést, csupán arról van szó, hogy a hatóságok szerezzenek érvényt a már régen hatályos törvénynek és rendeleteknek. A 10 rubeles (mintegy 130 forintos) helyszíni pénzbírság ma már nagyon gyakori a moszkvai utcákon. Ezzel együtt megszigorították a gépkocsivezetők ellen-

őrzését, és az ő szabálysértéseiket is szigorúbban büntetik. (A leggyakoribb gépkocsiveetői szabálysértés talán az, hogy nem adják meg a gyalogosoknak az elsőbbséget a zebrákon.)

A rendőrség és a társadalmi szervek felfigyeltek arra, hogy a szabálysértők még a tízrubeles bírságot is viszonylag könnyű szívvel fizetik ki, csak ismerőseik, kollégáik ne szerezzenek tudomást „szégyenükről”. Így jutottak a hatóságok arra a következtetésre, hogy a leg-hatásosabb elriasztó eszköz: a szabálysértések nyilvánosságra hozása. A moszkvai újságok a név és a munkahely feltüntetésével (gyakran fényképpel kísérve) pécézik ki azokat, akik tudatosan és különösen durván vétettek a Kresz ellen; egyidejűleg a rendőrség értesíti a delikvensnek munkahelyét is.

Korábban is szokásban volt, hogy a durvább szabálysértést elkövető gépkocsiveetőket vasárnap közlekedésrendészeti előadás meghallgatására kötelezték. Most elhangzott a javaslat, hogy ezt a nevelőszkört terjesszék ki azokra a gyalogosokra is, akik a maguk vagy a más életét kockáztatják.

A propaganda, a nevelés és a büntetés együttes alkalmazása máris kezdi éreztetni hatását a moszkvai közlekedésben. Az utóbbi hónapokban az előző év hasonló időszakához képest jóformán semmit sem emelkedett a közlekedési balesetek száma a szovjet fővárosban. Várható, hogy ha a szabályos közlekedésért indított széles körű mozgalom nem lankad, jövőre már sokkal kevesebb halálos és sérült áldozatról ad majd hírt a moszkvai közúti baleseti statisztika.

Kulcsár István

A szovjet fővárosban évente mintegy 15 földalatti átkelőhelyet építenek — főként a szélesebb úttestek gyalogosforgalmának megszüntetése érdekében



# ÍRÁSBAN – KÉPBEN



Ma már nem nehéz meggyőzni az autósokat arról, hogy egy-egy hosszú túra előtt a nélkülözhetetlenül szükséges kellek közé az autótérképet is „be kell gyűjteniük”. Hazánkban a Kartográfiai Vállalat jóvoltából igazán bő választékot találunk a pontos, jól szerkesztett, könnyen áttekinthető és kezelhető térképekből és atlaszokból. Am e kitűnő mappák valójában csak nappali világításnál tekinthetők át könnyen. Az autókba szerelt hagyományos belső világítások elhelyezése és fényereje ugyanis a térképet estli vezetés közben szemmel tartani kívánó mltfärer számára hatástalan. Az autófelszerelési cikkeket előállító cégek figyelme most az ilyen hiányra is kiterjedt. Egy angol cég érdekes térképoivasóját mutatjuk be. A fekete vinyl műanyagházban kis lámpácskák rejtőznek, amelyek gombnyomásra – az akkumulátortól nyert áram révén – kigyulladnak és egyenletesen, reflexiómentesen önvilágítóvá varázsolják a fényvezető műanyaglapot. A mltfärer tehát ennek segítségével éjszakai utazás közben állandóan szemmel tarthatja (például rallye-versenyeknél!) az útvonalat

Norvégiában és Svédországban a hatóságok úgy igyekeznek segíteni az autósok hidegindítási gondjain, hogy a nagyobb középületek, üzemek előtti parkolószávok közé speciális „hőforráslelő kutakat” építettek. Az ilyen oszlopokról elágazó flexibilis csövekben juttatják el a fűtőáramot a didergő motorral vesztelő autók fűtőkályháihoz. Adott esetben az indító energiaforrás szerepét is betölthetik, ha az autó motorját a kocsi saját ledermedt akkumulátora már semmiképpen nem tudja életre kelteni



Az általános Német Automobil Klub (ADAC) legújabb létesítménye az a tájékoztatási szolgálat, amelyet egy rádió- és tévé-vállalattal karöltve helyeztek üzembe a Hannover melletti Autobahn pihenőhelyén. Egy gombnyomás elegendő arra, hogy minden gépkocsivezető felvilágosítást kaphasson az NSZK Autobahnjainak és főbb közlekedési útjainak pillanatnyi és várható forgalmi helyzetéről. A fülhallgatón keresztül a Deutschlandfunk nevű rádióállomás legfrissebb közlekedési tájékoztatását lehet meghallgatni magnefonoszalagról. Amennyiben ez a berendezés beválik, az ADAC további információk táblákat szerel fel

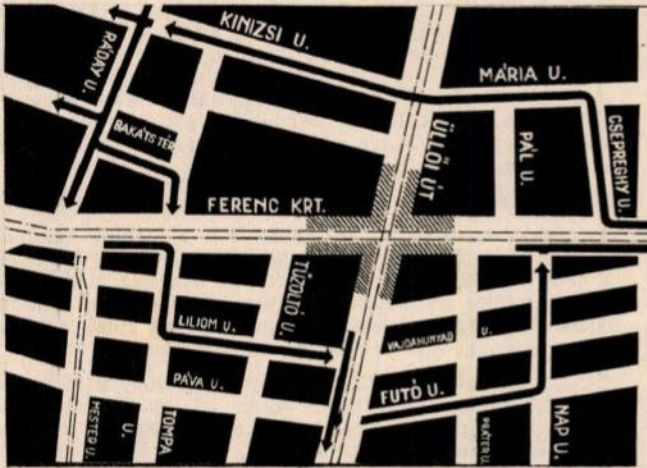


Az angol közlekedési rendőrség V8-as erőforrással rendelkező, 156 lóerős, nyolc előremeneti és két hátrameneti sebességi fokozattal rendelkező, kétkörös, tárcsafékes, összkerekhajtású Range Rovereket állított az autótutakon és autópályákon a forgalomellenőrzés, a baleseti helyszínelés szolgálatába. A típusban rejlő különleges adottságoktól függetlenül a kocsi szolgálatával összefüggő speciális felszereltsége is jelentős: az URH rádiótelefon, villogó jelzőfény, tetőreflektor, elsősegélynyújtó berendezés és egyéb hagyományos kellek mellett, az úttestre helyezhető különleges lámpákkal és figyelmeztető felirattal ellátott fényvisszaverő ernyőkkel a baleset helyszínét, sőt annak környezetét is „le tudják biztosítani”. Így a nagy sebességgel helyszínre érkező többi autós már jó előre észreveheti, hogy a tempóját csökkentenie kell, mert rendkívüli eset történt. Az ilyen figyelmeztető előjelzések hiánya miatt ugyanis egy-egy országúti (különösen autópályán bekövetkezett) balesetnél az összecsúszások és balesetek láncreakciója is kialakulhat...



# Itt így közlekedünk

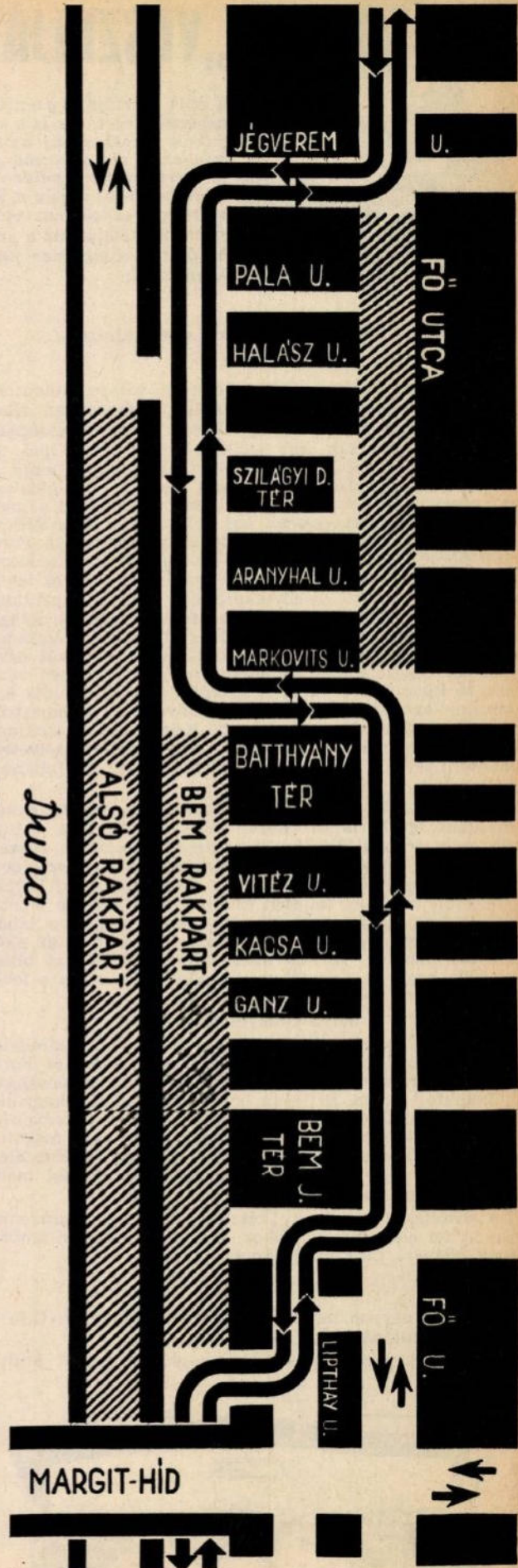
Az autósok-motorosok ezekben a napokban a hóval és jéggel is terhes közlekedési viszonyok között gyakran bosszúsággal beszélnek arról, hogy az időjárás okozta nehézségek mellett sok helyütt, eléggé frekventált fővárosi csomóponton még a terelőutak nehézségeivel is számolniuk kell. Valóban: a nagyarányú közlekedési építkezések a téli, kedvezőtlen időjárás ellenére is változatlan tempóval és nem kisebb erőfeszítéssel folytatódnak. Alapvetően ezzel magyarázhatók tehát a forgalmi rend gyakori változásai és a forgalomterelések. Megértjük, hogy az autósoknak-motorosoknak (így magunknak is) sokszor gondot, problémát okoz az ilyen szokatlan helyzet váratlan felbukkanása, áthidalása. Éppen ezért az itt közölt rajzokkal is szeretnénk a helyes és a leggyorsabban célhoz vezető terelőút kiválasztásával segítséget nyújtani. És mindenkit kérünk: aki csak teheti, kerülje el, a lehetőség szerint tehermentesítse az amúgy is zsúfolt terelő-útvonalakat. Akinek pedig az útja mindenképpen erre vezet, fogadja megértéssel és türelemmel ezeket az időszakos nehézségeket.



Az Üllői út és Ferenc körút kereszteződésében épülő aluljáró munkálatainak az előrehaladásával kapcsolatban az elmúlt napokban ismét módosult az eddig érvényes forgalomterelés. E szerint tehát a Petőfi-híd felől érkezők a Ferenc körútról a Tompa u. — Lilliom u. — Üllői út — Futó u. — Nap u. — József körút terelőutakon haladjanak. Ezen az útvonalon azonban a járművezetőknek ügyelniük kell arra, hogy áthaladási elsőbbségük nem folytonos. Így, amikor a Lilliom utcából az Üllői útra, valamint a Nap utcából a József körútra térnek rá, elsőbbségadási kötelezettséggel kell számolniuk. Az ellenkező irányból jövők a József körút — Csepreghy u. — Mária u. — Kinizsi u. — Ráday utca vonalán kerülhetik el az építkezést. Ez utóbbi útvonalakon egészen a Ráday utcáig a terelőút forgalma elsőbbséggel rendelkezik. Még az Üllői útnál is! A Ráday utcánál viszont elsőbbséget kell biztosítani a Kálvin tér felől jövők részére. A Ráday utcából több irányban is továbbhaladhatnak a gépjárművezetők: egyenesen a Boráros tér felé, valamint a Bakáts tér, Tompa utca — Lilliom utca és Üllői út — Bakáts utca, Közraktár utca, Kinizsi utca, Közraktár utca irányába. A terelőutakon haladó forgalom zavartalanágát szolgálja az is, hogy több helyütt megállás, illetve várakozási tilalmat rendeltek el. És egyébként is: a szűk utcákon és a nehezen áttekinthető kereszteződésekben különösen óvatosan közlekedjünk!

...

A Batthyány téri átalakításokkal, valamint a szentendrei elővárosi vasútvonal alagútjának építésével kapcsolatban is változott az eddigi terelő-útvonal: a Bem rakparttól az orosz-lán-szobor melletti oldalúton a Liptay utcába, majd a Bem tér — Fő utca — Batthyány tér déli oldala (Markovits utca) — Bem rakpart — Jégverem utca — Fő utca irányába és ugyanazon az útvonalon vissza. Ezekben az utcákban is megállási és várakozási korlátozásokkal kell számolni. A forgalom elől elzárt területet a vízlaton vonalkézással jelöltük. Es itt emlékeztetünk még arra, hogy a budai alsó rakpart Halász utca és a Margit-híd közötti szakasza a forgalom elől változatlanul el van zárva.



# „VÉSZKIJÁRAT” a baleseti helyzetekből

E cikk szerzője, Egon Graef eredetileg a közlekedéslélektani tanulmányaival tette ismertté nevét. Ma is a sportos autóvezetés híve, és a gépkocsivezetők számára önmaguktól kínálkozó új utakat keres a közlekedési balesetek megelőzésére. Célja, hogy mindenki, aki a kormányhoz ül, módszeresen hozzászokjék a veszélyes helyzetekhez. A szerző néhány példán mutatja be gyakorlati javaslatait: hogyan lehet elkerülni a pánikba-esést, amely a közúti forgalomban kiszámíthatatlan következményekkel járó ijedségi reakciókhoz vezethet. Aki módszeresen szoktatja magát a veszélyhez, könnyen megtalálja azt a „vészkijáratot”, amellyel elkerülheti az összeütközést. Vagy, ha az összeütközést már nem is hárihatja el, mindenesetre mérsékelheti annak következményeit.

## ● Akiknek nem kellett volna meghalniok ...

Egy Renault 70 km-es tempóban haladt az autópályán. A teljesen egyenes, 11 méter széles, kifogástalan állapotú úttesten megelőzte egy Ford, 100-as sebességgel. Ugyanilyen gyorsan jött velük szemben egy Opel. A Ford az előzésnél átkerült az út bal oldalára, majd a lehető leggyorsabban vissza akart térni a jobb oldalra. Az adott távolsági és sebességi viszonyok mellett a jobb oldalra való visszatérésnek baj nélkül sikerülnie kellett volna, ha ... No, igen: ha a döntő pillanatban a Ford vezetőjének idegei nem mondták volna fel a szolgálatot. A vele szemben rohanó Opellel való összeütközés lehetőségétől, várható bekövetkezésétől azonban pánikba esett. Az útpálya közepén erősen fékezni kezdett, és így már nem tudta megakadályozni az általa indokolatlanul előidézett karambolt. Az összeütközés ereje a két egymásnak ütköző kocsit 6 méternyire toltja az éppen odaérkező Renault irányába. A kiskocsi már nem tudta kikerülni az összeütközést, és a következő pillanatban szintén a romhalmaz része lett. Kilenc ember azonnal meghalt koponyaalapú töréssel, négyen életveszélyesen megsérültek és három autó teljesen használhatatlanná vált.

A Ford vezetője hivatásos gépjárművezető volt, tíz évnél hosszabb gyakorlattal. Rossz lelkiismerete arra ösztönözte, hogy az előírásoknak megfelelően mielőbb visszairányítsa a kocsit az út jobb oldalára. A vele szemben közeledő Opel látványa azonban olyan erős lelki hatást gyakorolt rá, hogy teljesen értelmetlenül a fékre lépett. Idegei felmondták a szolgálatot. Pedig csupán a lábát kellett volna a gázpedálon hagynia, és ma ő is az élők sorában lehetne: a 15,5 m-es féknyomok is azt bizonyítják, hogy ha nem fékez, visszatérhetett volna a jobb oldalra.

Mi lett volna a helyzet helyes megoldása?

A Ford az előzés közben túlságosan balra sodródott. Mivel az út 11 méter széles volt, a legkülső (a Ford menetiránya szerinti baloldali) sávon teljes biztonsággal haladhatott volna. Ezt nem lett volna szabad elhagynia. Fékezés nélkül kellett volna elhaladnia a szembejövő Opel mellett, ezzel is értésére adva, hogy csak mögötte kíván ismét visszatérni a jobboldali sávba. Kétségtelesen lett volna a legbiztonságosabb menekülési mód, amelynél semmi nem jöhetett volna közbe.

Természetesen az ilyen „vészkijáratot” nem mindenki ismeri fel elég gyorsan ahhoz, hogy a közlekedési szabályok ellenére meg merje kockáztatni.

Ismét egy nagyon tanulságos történet. Színhelye: Ulm—Stuttgart autópálya.

Egy Ford kisbusz 100 km-es sebességgel haladt Stutt-

gart felé, tíz utassal és nyaralási poggyással megtömve. A bal hátsó gumi defektje miatt a vezető fékezett. A busz forgásba jött, és átbukott az autópályát kettéválasztó sávon. Így a szembejövő forgalom céljára szolgáló pályaszakaszra került. Itt egy 220-as Mercedes közeledett 160 kilométeres sebességgel. Ennek a vezetője éppen egy teherautót előzött, és mintegy 80 méterre lehetett, amikor meglátta maga előtt a kisbuszt, amint az elválasztó sávról eléje perdül, szíjjelrepülő poggyászokkal és egymásra zuhanó utasokkal. A Mercedes vezetője megpróbálta az elválasztó sáv felőli oldalról elkerülni a kisbuszt. Azonban ez a teljesen szokatlan, ijesztő látvány annyira megrendítette a vezetőt, hogy nem tudta levenni a tekintetét a jelenetről. Csupán a vezetési reflexei működtek még: teljes erejével a fékre lépett. Csúnya mutatvány következett: a kocsis csúszó kerekeivel szinte megcélozta az út közepén felborult autóbust. Negyvenméteres fékutat hagyott maga mögött és így is a fékezéstől vijjogó kerekekkel frontálisan az eléje került akadályba rohant. Hat embernek kellett életével fizetnie azért, mert a Mercedes vezetőjének az idegei felmondták a szolgálatot ...

Mi lehetett volna a „vészkijárat” ebben az esetben?

Az autóbusz vezetője természetesen a defekt bekövetkezése után fékezés nélkül hagyhatta volna kigurulni a kocsiját. Súlyos hibát követett el azzal is, hogy télen szemlélt a járműve „bepördülését”, majd felborulását. Ha ugyanis a buszsofőr ura maradt volna a kocsijának, nem következne be a szerencsétlenség.

Ennél fontosabb azonban azt elemezni, hogy a Mercedes vezetője miként kerülhette volna el az összeütközést. Amikor ugyanis a veszélyhelyzetet mintegy 80 méterrel maga előtt először megpillantotta, a busz éppen elhagyta az elválasztó sávot, s tovább bukfacezve ferde irányban tört az útpálya közepe felé. Az úttest jobb oldala teljesen szabad maradt, sőt, útmenti árok nélkül egy szabad terület is csatlakozott az úthoz. Tehát két „vészkijárat” is kínálkozott, amelyet minden vezető, aki nem esik pánikba, megtalált volna. Annak ellenére, hogy számolni kell ilyenkor mindenkinek bizonyos kockázattal. Először is észre kellett volna venni a busz által már elhagyott elválasztó sávot: a Mercedest még az úttesten kissé balra kormányozhatta volna, majd végigcsúsztatva az elválasztó sávon, baj nélkül megállhatott volna. Ám a Mercedes vezetője nem tudta felmérni a lehetőségeket.

Éppen úgy nem látta, mint az előző példában a Ford vezetője sem fogta fel a bekövetkező balesetet. Vagy ahogy a gépjárművezetők ezrei naponta nem ismerik fel egy-egy baleset elkerülésének lehetőségét. A pánikbaesés hatására tekintetüket a vélt akadályra szegezik, és le sem veszik többé onnan. Így mintegy annak vonzó hatása alá kerülnek, s mindaddig követik, amíg abba belerohanva össze nem zúzzák magukat. Ahhoz, hogy ezt a sorsot az emberek elkerüljék, meg kell tanulniok, hogy ilyen kritikus közlekedési helyzetekben is uralkodni tudjanak idegeiken. Anélkül, hogy a félelemérzés eluralkodna rajtuk, s megbénítaná ítélő- és cselekvőkészségüket. Ezt a képességet egyedül a módszeres veszélyhez-szoktatás révén sajátíthatjuk el.

(Folytatjuk)



**AMBRUS ANDRÁS — SZEGED.** Mint e helyen legutóbb is megírtuk, a gépjárműadót a 3/1966. (I. 12.) PM sz. rendelet 4. §-a értelmében annak kell egész évre megfizetnie, akinek nevére a forgalmi engedély az adóév első napján szült. A szavatossági, illetve új nevén felelősség-biztosításnál viszont a 38/1970. (XII. 2.) PM sz. rendelet 5. §-a így intézkedik: „Üzembentartó változása esetén díjvisszatérítésre az Állami Biztosító nem köteles. Az üzembentartó változásának esedékessé vált hátralékos díjakért és pótlékaért az új üzembentartó a korábbiakkal egyetemlegesen felel.” Ez a biztosítás egyébként magára a járműre szól, tehát a tulajdonosváltással a biztosítási jogviszony automatikusan átszáll az új tulajdonos személyére.

**SZANTÓ GÉZA — BUDAPEST.** Mint a Merkur vezérgazdájának éppen ebben a számunkban közölt tájékoztatásában olvashatja, valóban érkeznek még ebben az évben 850-es Fiat-kocsik — annak ellenére, hogy ennek a típusnak a gyártását már leállították. A hozzá való alkatrészeket azonban — a nemzetközi gyakorlat szerint — a Fiaték még tíz évig folyamatosan készílik.

**K. P. — BUDAPEST.** Köszönjük a figyelemfelhívást. A múlt évi 20. számunk 31. oldalán közölt versenyautó valóban nem Porsche-914 típus, hanem egy Volkswagen-Porsche. Leveleink közlekedésrendészeti, illetve parkolási kérdésekkel foglalkozó részét továbbítottuk a rendőrséghez.

**RÓZSAVÖLGYI GYÖRGY — BUDAPEST.** A leírt tünethöz arra lehet következtetni, hogy a Skodában könnyen indítható Skoda-motor hiányos benzínellátás miatt nem indult be. Valószínűnek tartjuk, hogy víz került a benzínbe, amely a csővezetékben fagyudgót képezett. Oldja meg a porlasztó fedelét, vegye azt le, és a benzín-szivattyú karjával töltsen fel az üszóházat, majd valakivel tapostassa meg erőteljesen a gázpedált. Ha csak gyengén szivároghat, vagy ha egyáltalán nem is jelentkezik az étető nedű, akkor jégdugó zárta el a benzín útját. Sajnos, és esetében a kocsi alá kell bújni és a tartály alján levő zárócsavar oldása után leereszteni a benzint. (Könnyen előfordulhat, hogy itt is jégdugót talál, amit egy csavarhúzóval „nyithat meg”). A hosszú benzincsövet vigye meleg helyiségbe, de ne közvetlenül a kályha mellé. Az így fagymentesített csövet szerelje vissza és ezután ismét könnyen indítható a motor.

**KIVÁNCSI MOTOROS.** Régebben, még 1969-ben megírtuk, hogy a BLMC híres konstruktöre, A. Issigónis motoroképkárokat is fog tervezni. Kérdésére, hogy milyen motort konstruált Issigónis, közöljük, hogy az ismert szerkesztő a Norton Villiers cég szolgálatában, mint főkonstruktőr tevékenykedik.

**VIDEKI MOTOROSBARÁT.** Megértjük kissé haragos hangú sorait, mégsem tudunk Önnek igazat adni, ugyanis a fővárosi sportegyesületek motorszakosztályai sincsenek olyan ragyogóan ellátva alkatrészrel, amint azt Ön írja elkészeredett leveleiben.

**ROTTER VILMOS — BUDAPEST.** Örülünk elhatározásának, hogy saját motorjával kíván részt venni a junior versenyeken, de ezt a szándékát nem nálunk kell bejelentenie, hanem a Magyar Motorsport Szövetségénél: VI., Bajcsy-Zsilinszky út 31. Felvilágosítást telefonon is kaphat a délelőtti órákban a 119-289 számon.

**TÖBBEKNEK.** Csekő István váci olvasónknak hobbyja a veterán motorok. Tölmácsoljuk kérését, hogy akiknek 25–30 éves, lehetőleg 350 kcm-es eladó motoroképkárjuk van, írjanak címére: Vác, Damjanich tér 7.

**SZÜLLŐSI ERNŐ — KARCAG.** Az S-100-as Skoda csomagterének befogadóképessége 0,37 m<sup>3</sup>. Ebben nincsen beleszámítva a hátsó ülések és támlák mögötti és alatti hely.

**SIÓFOKI AUTÓS.** A Mercedes-Benz „220”-as sorozata 1959-ben jelent meg először, éspedig két különböző kivitelben, az S és ES változatban. A hathengeres, ohc vezérlésű, 2195 kcm-es motor legnagyobb teljesítménye, benzinfecskendezéssel 134 SAE lóerő az ES modellnél.

**HÖLCSZL LÁSZLÓ — NAGYEGYHÁZA.** A szarvassal történt sajnálatos karambolja nem egyedülálló eset. Mint múlt évi szeptember 21-i számunkban olvashatja, a vadászatra jogosultak (vadgazdaságok, vadászárságok) a régi rendelet értelmében is kötelesek voltak megtéríteni azokat a károkat, amelyeket a közúton szarvas, dóm, vaddisznó vagy muflon idézett elő. (Ezt az Elnöki Tanács 1971. január 1-i hatállyal kiegészítette azzal, hogy az ilyen megtérítési kötelezettség a bármely hasznos vad és a vaddisznó által a mező- és erdőgazdaságon kívül okozott kárra vonatkozik.) Csak azt a kárt —, illetve kár-részt — nem kell megtéríteni, amely a károsult felróható magartartásának a következménye. Kármegtérítési követelését még így elkésve is érvényesítheti. Ha a közvetlen tárgyalás nem hoz eredményt, fordulhat a bírósághoz. Könynyit a lebonnyolításon, hogy — mint írja — az ügyről rendőrségi jegyzőkönyv is készült.

**KISS ZOLTÁN — SZATMÁR.** 1. Az alumínium-motor legfőbb előnye, hogy könnyebb, mint a más anyagú öntés. — 2. A különféle Porsche-kocsik sebessége más; a leggyorsabbak 300 km/ó feleltiek.

**„EGY OLVASÓ”.** A „zugtaxizást” bünteti a rendelet. A magánautót üzleti célra bérbeadni, azzal bérútvárost vállalni nem szabad. A szakemberek a minisztériumban most dolgozzák ki a taxiszoftvetkezetek formáját, működési szabályait, éppen annak előmozdítására, hogy az Önéhez hasonló helyzetben, a taxival el nem látott helységekből az ilyen személyszállítási problémák megoldást nyerjenek.

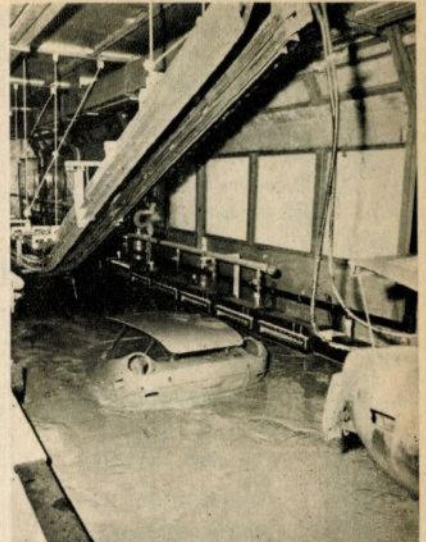
**BALASSA SÁNDOR — NYÍREGYHÁZA.** Az AM már többször is foglalkozott a motoroképkár helyes fékezéseről. Ha már nem hisz nekünk, érdeklődjön az idősebb motorosoknál, ők is használják a mellós féket.

**V. O. — SZEKSZÁRD.** Rövidesen bemutatjuk a Triumph „Bandit” fényképét is. Ebben a kategóriában az ugyancsak kéthengeres Jawa kapható.

**MOCSARI MIHÁLY — SOPRON.** Mielőtt hozzánk fordulna az utánfutó készítéséhez, küldje be a saját szerkesztésű utánfutó műszaki tervrajzát és leírását a KPM Autófelügyelet címére (Bp. VI., Népköz-társaság útja 8.) egy bélyegmentes kérvény kíséretével. A kivitelezéshez csak az engedély kézhezvétele után kezdjen. A vásárolt anyag pénztárblokkját őrizze meg, mert a rendőrségi vizsgálat szükségére lehet ezekre.

**GYENES IGNÁC — BUDAPEST.** Természetesen az Ön Renault-jának radlál gumiköpenyeire is hat az aquaplaning, azaz a víz-ék, amely azért képződik nagy tempóban, mert a gumiprofil által kinyomott víz már nem képes elfolyani a mintázat árkaiban. Hasonló jelenség lép fel a kopott guminál is.

**BÁLINT IBOLYA — BUDAPEST.** Beküldött vice annyira tetszett, hogy annak most helyet adunk. Mit mond a kis néger fiúcska, amikor átmege a zebrán? Most látszom... most nem látszom... most látszom...



... napjaink melyik igen népszerű modellje került itt ebbe a furcsa szituációba. Ez persze csak az első kérdésünk. A másik, hogy: mi is ez a „szituáció”? Es hogy még nehezebb legyen a rejtvény, azt is megkérdezzük, hogy melyik autógyárnak melyik alaptípusára melyik neves karosszériás tervezte és gyártja ezt a karosszériát. Akik február 19-ig jó megfélést küldenek be címünkre egy levelezőlapra, részt vesznek a sorsolással és a három nyertesnek postán küldjük el a jutalomkönyvet.

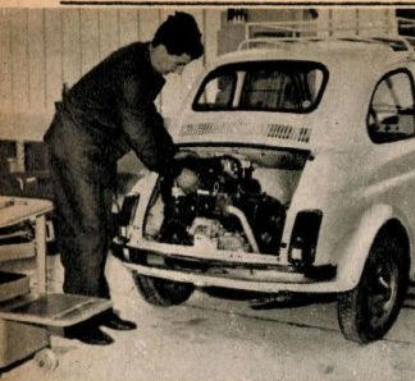
Az idei 1-es számunkban közölt rejtvenyfotóra valamennyi megfejtőnk felismerte, hogy a tábla súlykorlátozást jelöl. Mivel az ilyen tilalom a típusot függetlenül minden olyan járműre vonatkozik, amelynek rakományával együtt a tényleges súlya a megadott határnál nagyobb, ilyen táblát ott (többnyire hidak előtt) állítanak fel, ahol a teherbíró képesség korlátozott. A kiegészítő tábla viszont érthetetlen, hiszen a hídszerkezet számára közömbös, hogy az engedélyezett súlyon felüli teherautó, vagy netán embereket szállító autóbusz által ránehezedő túlerhelés miatt omlik-e össze... A jutalomkönyveteket **NAGY SÁNDOR** (Hódmezővásárhely, Nádor u. 60/a) — **KOZÁK LÁSZLÓNÉ** (Gödöllő, Szabadság tér 31/A) és **VALY-LYON ANDRÁS** (Nyíregyháza, Szarvas u. 59.) címére küldtük el.

„601” TRABANT GUMIÜTKÖZŐ  
ismét kapható  
Vidékre utánvétellel  
**MAJOROS JÁNOS** gumiárúkesztő  
Vác, Cházár A. u. 6.  
Helyben díjtalan felszereléssel

**AUTÓFELSZERELÉSEK**  
VISSZAPILLANTÓ-TUKROK: FIAT, MOSZK, VICS, OPEL, RENAULT, SKODA, ZASTAVA stb. gépkocsikra. FÜRAS NELKOL szerelhető és BEHAJTHATÓS (VW modell) ajtó-tükrök, ovál és kerek gyűjtőtükörrel. SZTRADATUKROK sárvédőkre. „PANORAMA” fényzűrös belső tükrök. JAVÍTÁSOK. KETTŐZOTT védelmi rendszerű RIASZTÓ felszerelése. KULCCSAL ZÁRTHATÓ TANK-SAPKÁK stb.  
**SÓS specialista**  
Bp. VII., Hernád u. 13.

**AUTÓKERÉK DISZTÁRCSÁK**  
DISZKARIKÁK,  
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA  
Vidékre utánvétellel  
**MÉSZÁROS** fémnyomó  
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon 127-584

**A VOLÁNNÁL...**  
A 20. oldal cikkének teszt-megfejtését: 1/c — 2/e — 3/b — 4/a. (A francia versenyautó: Matra.)



## FIAT POLSKI-FIAT ZASTAVA SKODA RENAULT

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



### II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT típusüzemeiben

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

PEUGEOT TRABANT MOSZKVICZ ZAPOROZSEC NSU FORD



#### Összes keleti és nyugati AUTOLENGÉSCSILLAPÍTÓK

teljes felújítás  
gyors cserévell

Garanciával

Vidékre utánvétell

KERÉKEGYENSÚLYOZÁS  
legmodernebb műszerrel  
DIJTALAN BEVIZSGÁLÁS

„BÁRDI AUTÓTECHNIKA”

Bp. VI., Szondi u. 15.

Telefon: 329-449

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

**KUCSMA LÁSZLÓ**  
autószerelő mester  
Bp. XIV., Lípótvár u. 7.

Könnyebb indítás – jobb fűtés  
**AUTÓHŰTŐ-VÉDŐ**  
TÖRÉSGÁTLÓ KÖDLÁMPASAPKA

Minden típusra, vállalatoknak is

**L. BARDOT GASTON**

Bp., VIII., Ollósi út 16/a.

Telefon: 145-821

**Elektromos és  
mechanikus elven  
működő**

**autóműszerek  
javítását**

jótállással, rövid határidőre vállaljuk.

**BUDAPEST XIII., Pozsonyi út 30.**

Tel.: 494-395.

**PÉCS I., Zsolnay V. út 44.**



#### AUTÓ-ULÉSHUZAT AUTÓSZÖNYEGI

minden kocsihoz  
különleges importanyagból

az

#### ÁLTALÁNOS RUHÁZATI KSZ

boltjaiban

Lenin krt. 83.

Rákóczi út 71.

I., Szilágyi Dezső tér 3.

Mártírok útja 58.

Dohány u. 45.

Bulcsú u. 25/a.

#### AUTÓ-ULÉSHUZAT AUTÓSZÖNYEGI

Gépkocsikerekek statikus és  
dinamikus kiegyensúlyozása  
nagy pontosságú elektronikus  
géppel

**BALASSA**

Bp. II., Szajkó u. 18. – Tárogató kör

(Vöröshadsereg útja 90. számnál balra)

Tel.: 157-170

A kerekek egyensúlyi viszonyainak  
díjtalan vizsgálata

#### TRABANT, WARTBURG

főtengelygörgőzés, 500-600-as hengerek  
illesztett dugattyúkkal  
azonnali cserével is.

Vidékre postafordultával, utánvétell.

**NAGY ISTVÁN**, műszerésznl,

M a k ó, Szegedi u. 25.

#### AUTÓ KÜLSŐ ES BELSŐ HUZATOK PONYVÁK

készítését vállaljuk

rövid határidőre

Bp. XI., BARTÓK BELA 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



#### MŰSZAKI BOLT

VI. JÓKAI TÉR 3. TEL: 120-847.

ABC univerzális CSÓSZORÍTÓ SZALAG –  
ABA-rendszerű – fém, gumi, műanyag stb.  
csövek biztos összekötésére.

Nélkülözhetetlen: a gépjármű-ipar, a mező-  
gazdaság, és az ipar számos egyéb terüle-  
tén.

Az ABC szalag készül: 25-250 mm átmé-  
rőig.

Kapható:



Ablaktörő gumilapát minden méretben,  
autó-hamutartó és egyéb autó- és motor-  
kerékpár-felszerelések nagy választékban

#### LENGÉSCSILLAPÍTÓK

Skoda Octavia

Opel Rekord

Simca, Fiat

Wartburg

Trabant

Moszkvicz stb.

Javítása jótállással

#### HORVÁTH L.

Budapest IX., Telegy u. 2/c.

(Hámán Kató út sarok)

Telefon: 144-513

#### AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK

szerelése és javítása  
Fék- és kuplunghuzalok,  
mechanikus ablaktörők  
javítása garanciával

**HAUDEK**

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

#### KERÉKJAVÍTÁS

DINAMIKUS STATIKUS  
KIEGYENSÚLYOZÁS

**KISDARÓCZY** kerékspecialista

Bp. VI., Eötvös u. 37.

# MINDIG SZÍVESEN LÁTJUK PEST MEGYÉBEN

HA A FŐVÁROSBA UTAZIK, VAGY ONNAN MEGY VIDÉKRE, HA KIRÁNDUL, TÚRÁZIK, ÉTKEZZEN, PIHENJEN, SZÓRAKOZZON

A FOGYASZTÁSI SZÖVETKEZETEK ÉTTERMEIBEN ÉS ESZPRESSZÓIBAN

BENZINKÚT PARKOLÓHELY



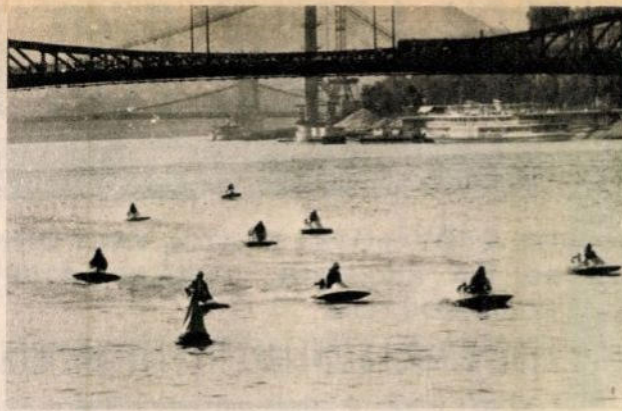
EZT AZ OLDALT ÉRDEMES MEGŐRIZNI!

Az Autó-Motornak nagy szerepe van abban, hogy sportágunkat ezrek és ezrek ismerték és ismerik meg. E lap szinte a kezdettől fogva figyelemmel kísérte fejlődésünket, és szakértő színes riportjaival hozzájárult eredményeinkhez.

Az a jó kapcsolat, amely sportágunk, az Autó-Motor szerkesztősége és az olvasóközönség között kialakult, arra kötelez bennünket, hogy egy kis számvetéssel tájékoztatást adjunk sportágunk jelenlegi problémáiról, terveiről.

Sportágunkban az 1958. évtől lehet rohamos fejlődésről beszélni. A nagy sebességű siklómotorok versenybe állítása, a helyes versenyrendszer kialakítása, a versenyszabályok módosítása és a megfelelő szintű anyagi támogatás az MTS OT részéről a gyors fejlődés irányában hatottak. Ez maga után vonta azt, hogy nemcsak eredményeink javultak, hanem az érdeklődő nézőközönség száma is gyarapodott.

A sport-kategóriában Európa-bajnokság és több értékes helyezéssel, a sikló-kate-



## A motorcsónaksportról

góriákban több világbajnoki 6. helyezéssel, hazai és külföldi nemzetközi találkozókon több első helyezéssel jelzi, hogy versenyzőink jól használták fel Szövetségünk és a sportegyesületek által biztosított hajókat és motorokat.

Sajnos, az utóbbi években az MTS OT által nyújtott támogatás szűkülése, a sportegyesületek egyre csökkenő anyagi ellátot-

sága, a motorok árának rohamos emelkedése fékezte a Szövetség és az egyesületek munkáját. Az említett nehézségek miatt lelassult az utánpótlás nevelése is. Sőt, a hiányos alkatrész-ellátottság és egyéb okok hátrányosan befolyásolták élvonalbeli versenyzőink eredményeit is. Ez a visszesaes tapasztalható a többi ország sikló- és sport-kategóriáiban is.

Ezzel szemben megállapítható, hogy rohamos fejlődés mutatkozik a személyi tulajdonban levő motorok megbízhatósági versenyzése terén.

A meglévő nehézségek a sikló-sportban egyrészt, az új perspektíva (személyi tulajdonban levő motorok) jelentkezése másrészt, arra készítette Szövetségünk elnökségét, hogy a legsürgősebben dolgozza ki azokat az új irányokat, amelyek biztosítják sikló-sportunk jelenlegi szintjének megmaradását, és alkalmassák arra, hogy a megbízhatósági versenyeken minél többen vegyenek részt azok, akik saját motorral és hajóval rendelkeznek.

Arról, hogy ez milyen versenyrendszerben és milyen együttműködéssel (pl. Autóklub) történik, akkor fogunk beszámolni az AM olvasóinak, amikor Szövetségünk elnöksége egyéges rendszerbe foglaltan jóváhagyja e sportág további fejlődését megjelölt működési tervet.

Szántha János

a Magyar Motorcsónak Szövetség főtájkára

## Rallye Monte-Carlo 1971

Amikor 10 országból elindultak az idei Monte-Carlo Rallye résztvevői, már lapzártá volt az AM-nél. Annnyit tudunk, hogy a Hanauból, Varsóból, Glasgoból, Monte-Carlóból, Athénből, Reimsből, Ostóbból és — először — Almeriából, Bukarestből, valamint Marrakeshből elindult 248 versenyzőnek nem volt könnyű dolga ezen a részben hóba-fagyba fulladt 5600 km-es útvonalon. És mielőtt lapunk a nyomdágébe került, megérkezett a végeredmény is. A végig vezető Alpine Renault csapat tagjai kerültek az élre. Győztes a svéd Ove Andersson és a brit David Stone, második a francia Therier/Callewaert pár, s a favorit Porsche-kettős, a svéd Waldegaard/Thorsellus a harmadik helyet is kénytelen volt megosztani az ugyancsak Renault kocsin versenyző francia Andreut/Vial párral. (A részletekre természetesen visszatérünk.)



## SPORTHÍREK



A világbajnoki futamokon és nemzetközi versenyeken elért eredményeiért — amint már megírtuk — Szabó László a Magyar Népköztársaság Kiváló Sportolója kitüntetését kapta. Ez alkalomból az MTS Szakszövetségi és Módszertani Osztályának vezetője, Páder János hosszasan elbeszélgetett a kitüntetettel és a hazai motorsport vezetőivel. Balról: Páder János, dr. Horváth János, az MMSZ elnöke, Molnár Vilmos, a Zalka Máté MK elnöke, Szabó László, Dékán György, az MMSZ főtájkára és Edes László, az MTS SZMO előadója

\*\*\*

JÉGVÉRSÉNY-SOROZATRA a Szovjet Motorsport Szövetségtől kapott meghívást Perényi Pál és Radácsi Ferenc, akik már el is utaztak. A 3-4 versenyre speciál motort és szerelőt a vendég-látók adnak. A baráti nemzetek versenyzői február 18-án térnek haza. A Jég VB középöntőire 20-21-én és 24-én kerül sor Ufában, illetve Moszkvában. Innen és a skandináviai középöntőről a legjobb 8-8 versenyző (összesen 16) indul majd az NSZK-beli Inzellben a VB döntőjén.

\*\*\*

A MECSEK RALLYE-N, amelyet április 24-25-én rendeznek, a magyar bajnokság első futamaként, 558, illetve 323 km-es útvonalon, jugoszláv versenyzők is indulnak. Pécsi tudósítónk szerint szó van egy pécsi „háztömb körüli” gyorsasági autóversenyről széria túraautók számára. (Annny bizonyos, nagy közönségsikere lenne a pécsiek kezdeményezésének.)

# Talán 1971-ben...?

Az 1970. évi gokart versenyévad az ünnepélyes díjkiosztóval zárult, és utána téli pihenőre tértek a versenyzők és kartjaik. A szakvezetés pedig mérleget készített arról, mi volt az, ami sikerült és mi az, amin még javítani kell.

Nem vitás: ez a szép és szórakoztató versenyág — amely tulajdonképpen a legfiatalabbak technikai sportja — még mindig nem érte el azt a szintet, amelyet méltán megérdemelné, hogy népszerűségében megközelítse a rokon sportágak versenyeit.

Ismeretes, hogy a kartozás, mint minden technikai sport, költséges dolog. Pénzbe kerül a sporteszköz, a felkészülés a versenyre, a szállítás, és nem utolsósorban a kart versenykész állapotban tartása.

A szakvezetés a tavalyi évad egyik komoly hibájának a kevés versenyt tartja. De ez a probléma szorosan összefügg a pályahiánnyal. A háztömb körüli versenyek rendezése ugyanis költségesebb és rendkívül sok többletmunkával jár, amelytől húzódoznak az egyesületek. Tekintettel arra, hogy a fiatalok politechnikai nevelésének ez a sportág egyik legjobb eszköze, remélhetőleg megoldódik ez a probléma, annál is inkább, mert a gokart-pályák kiválóan alkalmasak a kezdő gépkocsivezétők oktatásának céljaira is.



Válogatott keretünk részt vett a szocialista országok közötti versenysorozatban, de kiemelkedő egyéni és csapateredmény elérésében változatlanul adós maradt. Szereplésük érthető, mert amíg a szovjet és NDK-beli versenyzők mind technikai felkészülésben, mind versenyzői készségben ugrásszerűen fejlődtek, addig a mi válogatott keretünk felkészülése sok kívánnivalót hagyott hátra, nem beszélve kartjaikról, amelyek mind gyorsulásban, mind stabilitásban elmaradtak.

Úgy gondoljuk, hogy a napokban újjáalakított Gokart Bizottság segíteni fog a hibák felszámolásában, és versenyzőink lassan felsorakozhatnak az európai színvonalhoz. Reméljük, a Bizottság meg tudja teremteni a sportág fejlesztéséhez, tömegesítéséhez szükséges feltételeket, és biztosítja, hogy a kartozás tényleg az ifjúság sportjává váljon.

(D.)

## Új kategória a crossban

A világszerte népszerű crossversenyek újabb szereplővel gazdagodnak. A FIM felismerte ennek a versenyágnak a további lehetőségét, ezért 1971-től kezdődően FIM Serleget írtak ki a világbajnokságért versengő 250-es, valamint az 500 kcm-es géposztályok mellé, a 125 kcm-es kategóriában.

Ennek elsősorban az a feladata, hogy lehetőséget nyújtson a fiataloknak. Ugyanis tudott dolog, hogy nyugaton a versenyzők saját maguk vásárolják a versenymotort, amely nem is olcsó multság. Ebben a kategóriában, nemzetközi versenyen, amelyre a Serleget kiírták, csak 18

és 21 év közötti életkorú versenyzők rajtolhatnak.

Noha rövid idő állt a több világbajnokságot nyert CZ márka szerkesztőinek rendelkezésére, mégis elkészítették a 125-ös prototípusát, amely természetesen magán viseli a sikerekben gazdag elődök jellemzőit. Az egykipufogócsöves, egyhengeres, lég-hűtéses kétütemű felépítése azonos a 250-es és 360-as típusokéval. Az öntöttvas hengerhüvelyt alubordázat fedti, az aluhengerfejben két gyertyának van helye. A váz a nagyobb testvéreitől származik.

A 125-ös CZ-t nemcsak Strakoniceben próbálták ki, hanem Belgiumban is, ahol egész évben rendeznek crossversenyeket, és e próbák jó eredménnyel végződtek.



A 125-ös CZ nem tagadja meg a szoros rokonságot a nagyobb testvéreivel, de az újszülött kecsesebb azoknál

### MŰSZAKI ADATOK

|                      |  |
|----------------------|--|
| Furat-lökét ... ..   | 55×52 mm   |
| Hengerűrtartalom ... | 123 kcm  |
| Teljesítmény ... ..  | 19 LE/7800 ford.   |
| Porlasztó ... ..     | Jikov 2928 SE  |
| Gyújtás ... ..       | CZ lendkerékmágnés   |
| Gyújtógyertya ... .. | 2 db PAL 14-15   |
| Kuplung ... ..       | 4 tárcsás, száraz  |
| Sebességváltó ... .. | 5 fokozatú   |
| Rugózás ... ..       | teleszkóp 170 mm rugóúttal, hátul lengővilla 90 mm rugóúttal |
| Kerekek ... ..       | elől 2,75×21 hátul 3,50×18                                   |
| Önsúly ... ..        | 95 kg  |

### CÍMLAPUNKON:

Előzetes kép a Ford GT-70 prototípusról, amelyet a januárban megnyílt Brüsszeli Autószalonon mutattak be

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

INDEX: 25.108

70.5582 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



kocsin, de nem akárhogyan. Minden csavart ellenőrizünk. Ennek tudható be, hogy a közösen előtűtött öt év alatt mindössze kétszer estünk ki műszaki hiba miatt.

— Voltunk-e veszélyben? Persze, nem is egyszer. A visegrádi hegyverseny egyik kanyarjában kövek lepték el az utat. Attila megpróbálta menteni a helyzetet, na és a kocsi, közben a hátsó kerék, elhagyva a talajt, a szakadékba lógott, és így mentünk 25–30 métert. Mit tagadjam, melegünk volt. Akárcsak tavaly Ausztriában. Egy még soha nem látott éjszakai szakaszon robogtunk a hegyerinc felé, és nem tudtuk, hogy a túlóralon merre visz az út. Csupán következtettünk a távolabb előttünk járó kocsi fénykévéből. És azért kellett sietnünk, mert ez mért szakasz volt. Az ugrató után szerencsésen fogott talajt a Renault.

— Versenyzői életünkben volt sok izgalmas és mulatságos kalandunk. Meméljük, hogy az új évadban sem hagy el bennünket a szerencse, mert mint mindenhez, az eredményes autóversenyzéshez sem elég a kötelező rátermettség, hogy ne mondjam, tehetség, hanem jóban kell lenni a hamis Fortunával is.

— Ismétlem — fejezte be őszintén vallomását a 41 éves Zsemberl Jenő mérnök — az egyik legjobb dolog a világon az autóversenyzés, de csak akkor, ha a most elmondott programunkat nagyon szigorúan betartjuk.

(Rózsa)

## Féltucatszor bajnokok

„Gyalogolni jó!” — mondja Móricz Zsigmond, autózni még jobb, tartják sok százazren, rallye-zni a legjobb, állítják többen. Mindhárom megállapítással lehetne vitázni, de most csak az utóbbiról váltanánk szót, éspedig a legilletékesebbekkel: Ferjancz Attilával és Zsemberl Jenővel, akik hatszor nyerték el a bajnoki címet.

— Igaz, versenyezni nagyon jó — foglalta össze a beszélgetést a végtelenül nyugodt Zsemberl, a versenyek kivitelezésének tervezője, felépítője. — De csak akkor, ha azt előzőleg nagyon alaposan ki-munkálják. Mondok egy példát, olyant, amilyent a közönség aligha lát. Vegyünk egy nagyon rossz, poros, mért hegyi szakaszt, ahol csak az orrunkig látunk a gomolygó portól. Nos, itt éppen úgy haj-tunk, mintha betonon száguldanánk. Ugyanez vonatkozik a legsűrűbb ködre is. Első hallásra ez Münchhausen-lódtás-nak hangzik, pedig szó szerint igaz. Per-sze ez csak úgy lehetséges, hogy az ilyen útvonalat előzőleg nagy gonddal becser-készítjük, többször végighajtottunk azon, és az úgynevezett „imakönyvben” feltér-képeztük.

— A kanyarokat öt kategóriába soroljuk, és ennek alapján mondom be a különben nem látható útszakasz vonalvezetését a mi egyezményes tolvajnyelvünkön. Könnyen tehetem, hiszen az „imakönyvben” a távolság is jelzett, majdnem méterre. Mindehhez segítséget nyújt a Speedpilot és a Twinmaster. E műszerek nélkül olyan a versenyző, mint a hajósemer kompasz nélkül. Senki se higgye, hogy a jó versenyző sokkal többet kockáztat, mint a közúti forgalomban a megbízható gépkocsivezető. Nem így van, hiszen mi is nagyon szeretjük az életet, az életün-ket, és éppen ezért tervezzük meg nagyon alaposan, vagy ha úgy tetszik, precízen a versenyt. Mit értünk ezen? A terv a kö-vetkezőket öleli fel: edzés, időbeosztás, szervezés, benzinfelvitel, kerékcseré, erőnlét, taktika és energiabeosztás, ez utóbbi a kocsira is vonatkozik. Ha eb-ben a tervben hibázunk, az nemcsak egyszerűen selejt... Nagyon sokat ta-nultunk a Renault-gyár versenyzőitől, így többek között az imakönyv-írást, vala-mint azt is, ámbár ezt magunk is tudtuk, hogy előzetesen meg kell ismerkedni az útvonallal, legalábbis a döntő szakaszok-kal: ez a rallye-zás arany szabálya. Nem akarom senki kedvét szegni, de meg kell mondanom, aki eredményes akar lenni, annak már a verseny előtt sokat, nagyon sokat kell dolgoznia. Mi például minden verseny előtt négy-öt napig dolgozunk a

Még hatvan másodperc — szól be az ablakon a versenybíró — (Jobbra) Attila magában szá-molja a másodperceket, hogy jól rajtolva nekiramodjék a gyorsasági szakasszal kezdődő versenynek (Alul) Teljes gáz-zal a berchtesgadeni mért sa-kaszon



— Miért remeg a ke-zed? — kérdezi Ná-dor István, az Autó-klub Sportosztálya-nak vezetője, és vá-laszra sem várva se-gít Attilának kitölte-ni a Zsemberl Jenő-ben levő bajnoki serlegbe a megérd-meit pezsgó

