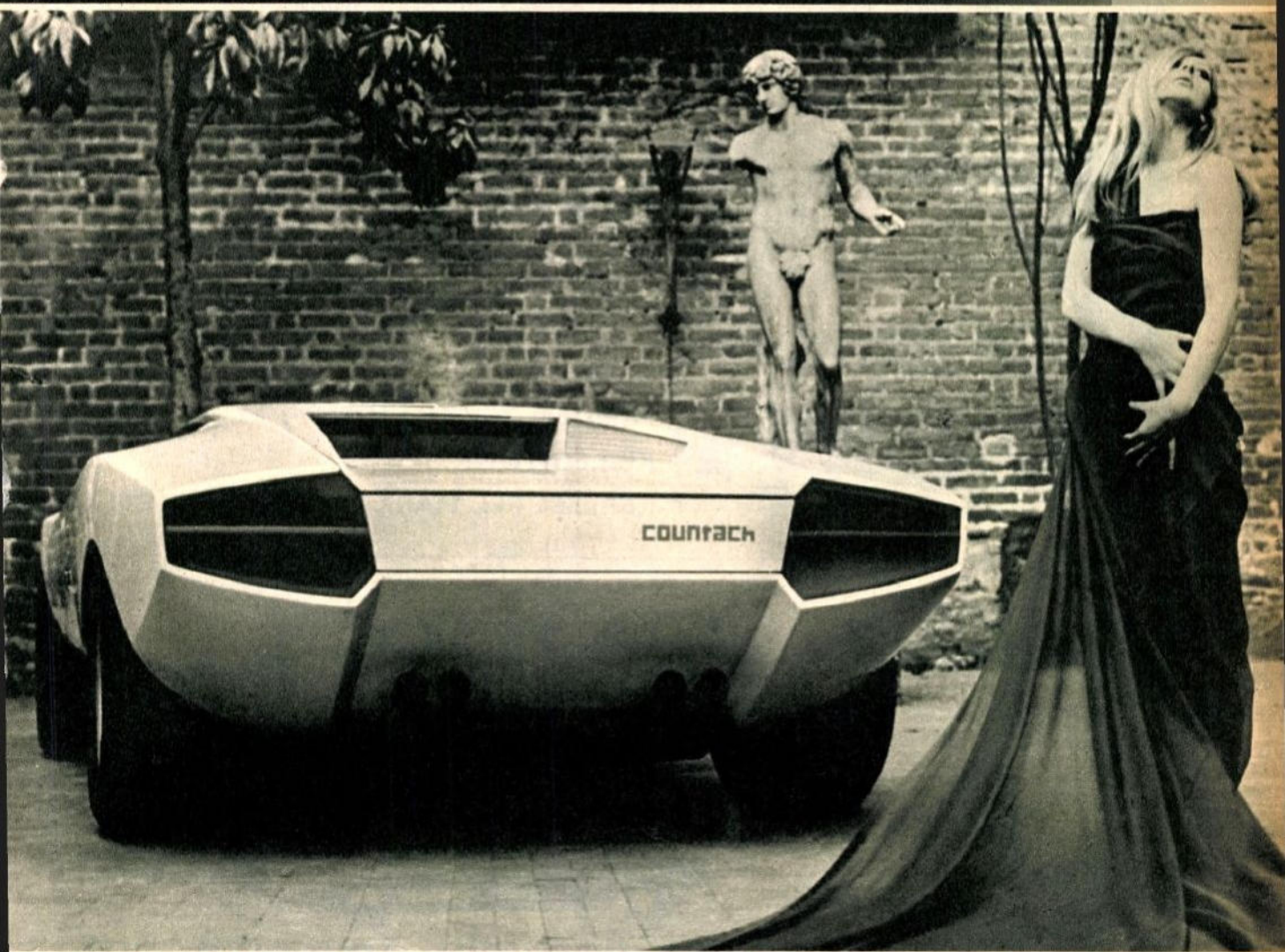


am





# A HUNGAROSZERVIZ ZSIGULI MÁRKASZERVIZE



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

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



**AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT  
VEVŐSZOLGÁLAT**  
TEL.: 136-093

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



# extra. SZUPERBENZIN



**még nagyobb teljesítmény!**

# A MOTORIZÁCIÓ SZERÉPE A MODERN TÁRSADALOMBAN

Először csak hírt adtunk, programot közzeltünk az „Autójavítóipari Szimpózium 1971” címen június 7—9. között megtartott nagyjelentőségű nemzetközi konferenciáról. A Közlekedéstudományi Egyesület Közúti Gépjárműjavító Szakosztálya és az Autófenn-tartó Ipari Tröszt szervezésében létrejött tanácskozáson hangzott el dr. Tözsér Ist-vánnak, a KPM Autóközlekedési Főosztály vezetőjének előadása is. A szimpózium során kifejtett gondolatait igen pozitív állásfoglalásnak tekintjük az autózás minden-napi problémáinak megoldására. Az ország motorizációjának a IV. ötéves tervben ki-bontakozó irányvonalait tudományos alapokon feldolgozó előadás bevezető részét lapunk legutóbbi számában ismertettük. Most pedig a tanulmány további részeinek idézésével kívánjuk megvilágítani a hazai motorizálás perspektíváit, valamint az is-mert adottságokból származó, illetve a lendületes fejlődés során jelentkező gondokat.

## A IV. ÖTÉVES TERV VÉGÉRE A SZEMÉLYGÉPKOCSIK ZÁROÁLLOMÁNYA ELÉRI HAZÁNKBAN AZ 520—550 EZER DARABOT. A TERVIDŐSZAKBAN MINTEGY 330—350 EZER SZEMÉLYGÉPKOCSI BE-SZERZÉSE VÁLIK SZÜKSÉGESSÉ

A fenti kiemelt mondatokban szerepelt számok közlése mintegy alapja volt az előadás további fejezeteinek. A közúti motorizáció előretörésével együtt utalni kell azok-ra a tényezőkre, amelyek meghatározzák a fejlődés útját, jellemzőit, sajátosságait — hangsúlyozta dr. Tözsér Ist-ván. Majd így folytatta az előadást:

A közúti motorizáció jelentős hatást gyakorol a kör-nyezetre, és igényli annak átalakítását. A környezet-alkotó hatás különösebb mértékben érvényesül a váro-sokban, nagyobb helységeken, ahol az utak, parkoló-helyek iránti tér- és mozgásigény igen jelentős. A moto-rizáció környezet-átalakító hatása érvényesül mind a belső városi területek átfarmálásában, az utak vonalvezet-ésében, mind a csomópontok kiépítésében.

A motorizáció környezet-alkotó hatása jelentős társa-dalmi beruházási kapacitást vesz igénybe. Így a moto-rizáció fejlesztésének gazdasági feltételei kétszeresen jönnek számításba.

*Nemcsak arról van szó, hogy a lakosság rendelkezik-e elegendő anyagi erővel a gépkocsik beszerzéséhez és üze-meltetéséhez, hanem kérdésként merül fel az is, hogy vajon a társadalom anyagi ereje képes-e a motorizálás valamennyi igényének kielégítésére.*

Éppen ezért a motorizáció IV. ötéves tervi fejlesztését megelőzően célszerű áttekinteni a társadalom, a nép-gazdaság általános fejlődésének jelzőszámait.

Alapvető célkitűzés a társadalmi termelés hatékonyságá-nak növelése. Ennek érdekében javítani kell a társadal-mi termelés szerkezetét, növelni kell a munka termelékenységét, csökkenteni a fajlagos anyagráforgatást, és optimális mértékig növelni az eszközállomány kihaszná-lását.

A tervelőirányzat a nemzeti jövedelem évi átlagos, 5,5—6 százalékos növekedését tartalmazza.

A IV. ötéves tervben a termelési szerkezet fejlesztésé-nek, a termelés növekedésének fő irányai között említhet-ő:

— a műszaki haladás követelményeinek biztosítása, a termelés technológiájának fejlesztése, a termékek korszerűsítése, minőségének javítása és a választék bőví-tése;

— az energiafelhasználás szerkezetének további korsze-rűsítése, korszerűbb, modernebb anyagok és végtermékek termelése és felhasználása;

— a rendelkezésre álló nyersanyagok magasabb fokú hasznosítása; a termelés igazodása a fogyasztás és fel-halmozódás szerkezetét változásához;

— a gazdaságos export gyors ütemű növelése, a gazda-ságtalan termelés importtal való kiszorítása — és több célszerű intézkedés.

Fontos gazdaságpolitikai célkitűzés a lakosság életkörü-lményeinek lényeges javítása. Az egy főre jutó reáljöve-delem tervezett emelkedését 25—27%, míg az egy dol-gozóra jutó reálbér növekedését 16—18%-os mértékben vették figyelembe. Az eddigieknél gyorsabban kell nö-velni a szolgáltató jellegű ágazatok és tevékenységek munkaerőellátását, és az legyen összhangban anyagi le-hetőségeinkkel.

A terv különös gondot fordít a népgazdaság tartós egyen-súlyának biztosítására. Megalapozott, a célkitűzéseket megfontoltság jellemzi, így reálisnak számolhatunk a terv teljesítésével és túlteljesítésével. A tervidőszakban je-lentősen módosul hazánk gazdasági struktúrája, tovább fejlődik társadalmunk gazdasági potenciája. Mindezek növekvő igényeket támasztanak a népgazdasági közle-kedés szemben és serkentőleg hatnak a motorizációs fejlődésre.

A személyszállításban fokozódóan jutnak szerephez a közlekedési biztonság, az utazási sebesség és az utazási kényelem követelményei. A biztonság kérdésében enged-ményeket nem lehet tenni, tehát mind az egyénnek, mind a társadalomnak még nagy erőfeszítések árán is meg kell teremteni a közlekedés elképzelhető maximális biztonságát.

*Korunk sajátos jellemzői közé kell sorolni az időt, amely-nek egyre inkább gazdasági értéke van. Az idő szerepé-nek figyelembevétele lehetővé teszi, hogy az időhöz kap-csolódó emberi érdekek kifejezésre jussanak az utazás-ban is. Az utazással eltöltött idő a ma embere számára egyre inkább olyan veszteségidőnek minősül, amelyet a lehetőségek szerint minimális értékűre kell leszorítani.*

Az utazás iránti igények változása kifejezésre jut a ké-nyelem iránti követelményekben is. Mind az idővel való gazdálkodás kényszere, mind pedig a kényelmes utazás iránti igény jogosultsága ugyancsak kedvező hatást gya-korol a közúti motorizáció fejlesztésére.

Bár a nemzetközi összehasonlítás tükrében a tervidőszak végére sem érjük el a közepesen fejlett európai tőkés országok jelenlegi motorizációs fokát, mindenesetre a tervidőszak során várható motorizációs fejlődés mégis számottevőnek tekinthető, s jól jelzi azt a törekvést, amellyel az e területen jelentkező lemaradásunkat be-hozni kívánjuk.

A motorizáció fejlődése szükségessé teszi az úgynevezett gépjármű-gazdálkodáspolitikai célkitűzéseinek módosítá-

sát is. A gépjárművek piaci kereslete és kínálata fokozatosan egyensúlyi helyzetbe jut, ami lehetőséget biztosít az optimális hatékonyságú üzembentartás megvalósítására.

Áldatlan állapot, amikor a túl koros, elhasználódott járművek részarányukat messze meghaladóan kötik le a közúti közlekedés érintett létesítményeinek kapacitásait. Fajlagosan, vagy javítási, karbantartási igényekkel erősen terhelt az amúgy is elégtelen javítókapacitásokat, és a régi járművek használata a jobb műszaki állapotú gépkocsiktól elvonja az alkatrészeket, s mindezek ellenére bizonytalan üzemművel veszélyeztetik mind a szállítás, mind a közlekedés zavartalanosságát. A IV. ötéves tervidőszak lehetővé teszi már, hogy az ilyen járműveket ki lehessen vonni a forgalomból.

## A közúthálózat fejlesztése

A közúthálózat a legfontosabb infrastrukturális elem, amely nélkül közúti közlekedésről nem lehet beszélni. Tény viszont, hogy a motorizáció fejlődésével együtt jelentkező forgalmi igények kielégítésére meglévő úthálózatunk 69 százaléka nem megfelelő.

A hálózat sűrűsége általában kielégítő, de a pálya szélessége, teherbírása, a burkolatok minősége és az utak vonalvezetése éppúgy, mint a forgalmi csomópontok kialakítása, jelentős továbbfejlesztést igényel.

A IV. ötéves tervben 110—120 kilométerhosszban új főutat, 450 km hosszban bekötőutat építünk, 2100—2200 km hosszúságban pedig az úthálózatot korszerűsítjük. Ezen túlmenően újabb hidak építésére, és hidak jelentős arányú korszerűsítésére kerül sor. Az úthálózat terv szerinti fejlesztésével, korszerűsítésével 1975 végén a gerinchálózatnak minősülő 6000 km-ből mintegy 4500—5000 km-es úthálózat a forgalmi követelményeknek és előírásoknak meg fog felelni.

A gépjárműforgalom mennyiségi növekedése, valamint a járművek sebességének fokozódása, méreteinek növekedése, az útpálya szélességével szemben is támaszt olyan igényeket, amelyeket a korszerűsítési munkák során ki kell elégíteni.

Jelentős fejlesztések történnek a tanácsi úthálózatban is, amelynek keretében Budapest és más nagyobb városok egyes csomópontjai ugyancsak átépítésre kerülnek.

## Autó- és alkatrészkereskedelem

Az autó- és alkatrészkereskedelemre, mint a közúti közlekedés legfőbb eszközellátó bázisára, a III. ötéves terv időszakában olyan feladatok hárultak, amelyeket a meglévő adottságok mellett csak nagy erőfeszítések árán és alacsony színvonalon lehetett teljesíteni.

Jellemző viszont, hogy az ország személygépkocsi-állományának mintegy fele a III. ötéves terv időszakában került értékesítésre...

És mind a haszonjármű-, mind a személygépkocsi-eladás alacsony színvonalára jellemző, hogy a forgalmazó vállalatok még a kereskedelmi tevékenység lebonyolításához alkalmas létesítményekkel sem rendelkeztek. Még kevésbé rendelkeztek a szükséges műszaki tevékenység folytatására alkalmas létesítményekkel. Ilyen körülmények között a kereskedelmi vállalatok arra kényszerültek, hogy a meglévő karbantartó bázisokat vegyék igénybe az értékesítés előtti műszaki előkészítő munkákhoz, és jelentősen lekötötték az amúgy is kevésnek bizonyult karbantartó kapacitásokat.

*A személygépkocsi-kereskedelem területén jelentkező autóhiány várhatóan a IV. ötéves tervidőszak második felében megszűnik. Az import erőteljesebb növekedése, az igények fokozott kielégítése mellett kialakul a piaci egyensúly, és a jelenlegi „sorbanállásos” értékesítési rendszert felváltja a normális kereskedelmi forma.*

A személygépkocsi-értékesítés jelenlegi rendszere és teljes koncentráltsága a lakosság körében jogosan vált ki elégedetlenséget, ezért a tervidőszak során ezen a vona-

lon is megoldást kell találni. Ennek megfelelően a nagyobb vidéki városokban olyan autóértékesítési bázisokat kell létesíteni, amelyek alkalmasak a gépkocsik eladás előtti revíziójának elvégzésére, a gépkocsik szakszerű átadására és az eladás utáni vevőszolgálati munkák ellátására. Az autóeladási létesítményeknek ezen túlmenően be kell rendezkedniük a forgalmazott típusú járművek pótalkatrész-eladására, autóápolási cikkek értékesítésére és üzemanyagok kiszolgáltatására.

Az autókereskedelem kisebb jelentőségű, de méreteiben állandóan növekvő másik tevékenysége a használt autók felvásárlása és értékesítése, és ez még inkább követeli a fokozott decentralizálást. E tevékenység folytatására jelentősebb beruházási keretek felhasználása viszont célszerűtlen volna, ezért ezt a feladatot az autójavítók, illetve a közforgalmú szervizek bázisán kell megoldani.

Az alkatrészkereskedelemmel foglalkozó Autóker Vállalat jelenleg 28 nyílt árusítású üzlettel és számos korszerűtlen alkatrészraktárral rendelkezik, amelyeknek nagy része még az államosítás során került a vállalat kezelésébe. Az említett 28 üzlet közül végül is csak a legutóbbi időben épült három üzlet elégíti ki a korszerűség követelményeit...

Az Autóker munkájának megítélésénél, értékelésénél feltétlenül figyelembe kell venni, hogy a néhány év alatt többszöröseire növekedett forgalmat jórészt a korszerűtlen üzlethálózatban bonyolította le, meglehetősen nagy erőfeszítések árán és a kedvezőtlen adottságok miatt alacsony színvonalon. A jogos kritikák ellenére mégis a Vállalat, az ott dolgozók munkáját dicsérni lehet, mert sok esetben a lehetetlent is megkísérlik, hogy az autóközlekedésnek a sok összetevőből adódó nehézségek ellenére segítséget — alkatrészt — tudjanak nyújtani.

Az új alkatrészek értékesítésének volumene 1975-ben előreláthatólag már eléri a 6,5 milliárd forintot, amely az 1970. évi értéknek 132%-a. Ez a mennyiségi változás olyan mértékű és ütemű fejlesztéseket követel, amelyek alapvetően megváltoztatják a jelenlegi helyzetet. Megteremtik a korszerű eladótelep, raktár- és üzlethálózat létrejöttét.

*Alapkövetelmény a jelenlegi koncentráltág felszámolása, ami gyakorlatilag azt eredményezi, hogy az alkatrészeket közelebb viszik azokhoz, akik az alkatrészeket felhasználják.*

Néhány további célkitűzés az alkatrészkereskedelem fejlesztésénél:

— tökéletesíteni kell az alkatrészigények felmérését, a készletigények megállapítását a szükséges információrendszer megteremtésével, az elektronikus számítástechnikai eszközök igénybevételével;

— az import és a hazai megrendeléseknél egyaránt jelentősen csökkenteni kell a megrendelés realizálódásának átfutási idejét, a jelenlegi, mintegy másfél éves időtartamot legalább a felére kellene lecsökkenteni;

— az alkatrészkészletező és forgalmazó vállalatok készleteinek normáit, valamint ezeknek a vállalatoknak gazdasági ösztönzőit is úgy kell megállapítani, hogy biztonságos központi készletek kialakítása mellett az üzelmeltetők ne kényszerüljenek pótalkatrészek felhalmozására;

— legalábbis átmenetileg biztosítani kell a még felújítható alkatrészek javítását és újbóli forgalmazását.

*Mindezek mellett kívánatos, hogy a hazai piacra gépkocsit szállító külföldi autógyárak nyissanak nálunk képviselőletet, létesítsenek konszignációs pótalkatrész-raktárakat, és kapcsolódjanak be a hazai szervizhálózat kiépítésébe.*

A tanulmány következő fejezete a gépkocsik tárolásának, parkolási lehetőségeinek és garazsrozási problémáinak, valamint az üzem- és kenőanyagellátás, a karbantartó- és javítóhálózat kérdéseinek ismertetésére terjed ki. Az ezekkel kapcsolatos elgondolásokról ugyancsak tájékoztatni kívánjuk majd olvasóinkat.

# Több szem többet lát...

## MEGFELELŐ MOTORKERÉKPÁRT KÉR A MEZŐGAZDASÁG

Érdeklődéssel olvastam az AM-ben a „Jobb lesz az ellátás” c. cikket. Nagy István vezérigazgató nyilatkozatából azonban a változatos és növekvő ellátás mellett nem tűnt ki, hogy várható-e a jövőben olyan típusú motorkerékpárok, amelyek bennünket a mezőgazdaságban speciális helyzetünknel fogva érdekelnének.

Ugyanis a mezőgazdasági munka, főleg az irányító munka ellátása önálló közlekedési eszköz igényel, s ennek legjobban a motorkerékpár felel meg. Kérdés az, hogy — milyen. Alacsony fordulató, alacsony építésű, ugyanakkor a porra, sárra, vízre kevésbé érzékeny jó terepbíró képességű motortípusokat várunk.

Jelenleg üzemünkben 24 darab Simson Star fut. Ennek a típusnak nagyon sok elvitathatatlan előnye van, de sajnos, az előbb említett tulajdonságok közül csak kevésvel rendelkezik, ugyanakkor az alkatrészellátása is igen rossz.

Ugyancsak hiányzik a háztáji gazdaságok viszonylag kis mennyiségű, de gyakori szállítási igényének kielégítésére olyan teherbongó, amely a közlekedésbiztonság, az üzemeltetési költség s a vételár szempontjából a hazai viszonyoknak megfelel. Véleményem szerint ilyen lehetne például a szovjet TGM—200 típusú teherbongó.

Mivel ilyen járművek vételére komoly vásárlói réteg jelentkezne, kérem a szerkesztőséget, hogy e két irányú problémát a Nagykereskedelmi Vállalat illetékeseivel beszéljék meg, és válaszukban közöljék a lehetséges és várható megoldásokat.

**TISZAJENŐ-VEZSENYI**  
**„TISZAMENTI” MEZŐGAZDASÁGI TSZ**  
Hatvani Lajos elnök

## Jelzést a rokkantkocsikra!

Örömmel olvastam, hogy végre mi, rokkant emberek is hozzájuthatunk az új típusú Trabant Hycomat kocsikhoz. Csak köszönet illeti ezért az Autó-Motor szerkesztőségét — no és mindazokat a szerveket, amelyek közreműködtek abban, hogy mi ilyen nagy támogatást kapunk a társadalomtól. Csupán egyetlen kérésünk lenne még. Az AM-ben olvastuk, hogy a hasonló rokkant-járműveken külföldön megkülönböztető jelzést használnak, amely felhívja a közlekedés többi résztvevőinek figyelmét arra, hogy rokkant által vezetett járművel találkoztak. A cikk közölte azt is, hogy ez a jelzés téglalakú sárga keretben az „I” betű, az „invalid”, azaz rokkant szó nemzetközi jele.

Amikor most egy teljesen új Kresz kiadásával foglalkoznak, talán bele lehetne foglalni ezt is a rendeletbe.

Addig is érdekelne: milyen engedély kell ahhoz, hogy kocsinkon ma is ilyen jelzést használhassunk.

**KIRÁLY ISTVAN**  
Bp. XIV., Lumumba u. 140.

## AUTÓS SZEMMEL AZ AMERIKAI KONTINENSEN

Csaknem minden dél-amerikai országra jellemző a főként európai autótípusokat összeszerelő üzemek nagy száma.

Ha az utazó olyan szerencsés, hogy megfigyeléseit **BRAZÍLIÁBAN** kezdheti, szinte nem is érzi, hogy az amerikai kontinensen jár. Az utcán hömpölygő Volkswagenek tömege szinte európai hangulatot áraszt. Ez nem is csoda, hiszen az országban évente összeszerelt mintegy 400 000 kocsi közül kb. 300 ezer a braziliai VW-összeszerelő gyár terméke. Ez a „bogár” nemcsak 1300-as — vagy a régebbi típusoknál ennél kisebb — motorokkal fut, hanem 1500 cm<sup>3</sup>-es változatban is. Létezik egy 1600-as motorral rendelkező típus is — már nem bogár-karosszériával —, amit speciálisan a brazil igények kielégítésére terveztek. Érdekessége a közlekedésnek az egyirányú utcák sajátos alkalmazása. A forgalom áramlási irányának megfelelően egyes gyorsforgalmi utakat a kora reggeli órákban a város irányába, délután pedig a városból kifelé vezetően tesznek egyirányúvá.

Az összeszerelő üzemek nagy száma csaknem minden dél-amerikai országra jellemző, ami inkább feltűnik **ARGENTÍNÁBAN**, az az érdekes vezetési stílus. A legfőbb irányelv a forgalom mindenkor dinamikus állapotának szem előtt tartása a minél kisebb idővesztéssel történő közlekedés érdekében. Persze érvényes a jobbkezes szabály, mégis a kereszteződésben gyakorlatilag annak

van előnye, aki előbb érkezik — és az esetleg jobb kéz felől pillanatnyi késedelemmel érkező jármű zokszó nélkül megáll. Érvényes a mi fogalmaink szerinti követési távolság is, de ha valaki esetleg szabályos távolságot tart, pillanatok alatt 2—3 kocsi is beáll eléje. A közlekedési szabályokat csak balesetek esetén kéri régebbi típusú — Skodák is nagy számban futnak a santiagoi utcákon.

Tovább menve, a márkaválaszték ismét bővül, hiszen a **PERUBAN** működő 5 összeszerelő üzem közül kettő — Datsun és Toyota — nagy kapacitással termelő japán gyár.

Közeledve az Egyesült Államok felé egyre nagyobb az amerikai kocsik részaránya, egyre nőnek a köbcentik — 3000-es és nagyobb hengerűrtartalmú kocsik —, és mindinkább fogy az Európából jól ismert márkák száma. Ami pedig a forgalmat illeti, a fegyelmetlenség gyakran okoz teljes közlekedési dugókat a túlterhelt New York-i közlekedésben. A zöldbe behajtó, de az előtte álló kocsiktól továbbhaladni képtelen kocsik látványa — amelyek így a keresztirányú forgalmat is megbénítják — mindennapos. Ugyancsak nem ritka a második sávban, pár-

huzamosan parkoló autó sem, amely egy teljes forgalmi sávot tesz használhatatlanná, hiszen kikerülni és a következő belső forgalmi sávba átjutni majdnem lehetetlen.

Ilyen akadozó, lassú közlekedés után érthető a megkönnyebbülés ismét Pesten látni a piros fény előtt türelmesen várakozó IH-kat, IG-ket, és nézni a szabad jelzésre most már egyre nagyobb számban induló Zsigulikat.

**Katona Pál**



## MEGJELENT

a gépjárművezetők munkafeltételeinek és munkabérének (munkadíjának) megállapításáról szóló 16/1971. (VII. 7.) MÜM-KPM sz. rendelet a Magyar Közlöny 53. számában. A rendelet lényegesen fel-emeli a fizethető alappérezket, és meghatározza, hogy a gépjárművezetők által havonta teljesíthető túlmunka a törvényes munkaldó 40%-át nem haladhatja meg. Budapest, Miskolc, Debrecen, Pécs, Szeged, Győr városokban a közforgalmi autóbusszvezetők részére 800 forintig terjedő különpótlékot lehet fizetni. A rendeletben foglalt keretek között a munkafeltételekre és bérézésre (premiázásra) vonatkozó szabályokat — a biztonságos gépjárműközlekedés követelményeire figyelemmel — a kollektív szerződésben, illetőleg a szövetkezeti munkaügyi szabályzatban kell meghatározni. Ahol kollektív szerződést nem lehet kötni, a kérdéseket a szerv vezetője a szakszervezettel egyetértésben határozza meg. A rendelet bértételeit a kollektív szerződésben meghatározott időponttól, de legkésőbb 1973. január 1-től kell alkalmazni.

## A KRESZ ÚJABB MÓDOSÍTÁSAKÉNT

megjelent a 2/1971. (VII. 1.) BM-KPM rendelet, amely a hét végi forgalomra vonatkozó korábbi intézkedéseket, bizonyos módosítással, immár beépíti a KRESZ-be. A 47/A § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „Június hó 1. napjától szeptember hó 30. napjáig terjedő időben szombaton és munkaszüneti nap előtti napon 14 órától vasárnap és munkaszüneti napokon 22 óráig — a nemzetközi forgalomban közlekedő gépjármű kivételével — háromkerékű rokkantszállító gépjárművel, tehergépkocsival (teherautóval, vontatóval, nyerges

Barcelona-ban, a nemzetközi autókiallítás-szon mutatta be spanyol tervezője ezt a „Gato Montés” elnevezésű kétlélűt, amely hat meghajtott kereke révén vízben és a szárazföld legváltozatosabb terepviszonyai között is képes közlekedni. A jármű-szakemberek között általában az a vélemény, hogy igazi terepjáróhoz legalább hat meghajtott kerék szükséges, olyan, illetve ahhoz hasonló, mint a képen látható. Kanadai konstruktőrök most, úgy látszik eredményesen megcáfolták ezt a véleményt. Piaca hoztak egy Terra-Jet elnevezésű, csupán négy meghajtott kerékkel rendelkező terepjárot, amelynek a tulajdonságai állítólag messze meghaladják a több kerékkel ellátott hasonló rendeltetésű járművéket. A Terra-Jet bozótban, mocsárban, sziklás talajon, homokban és vízben egyaránt biztonságosan halad és jól kormányozható. Az ívegcsúszás karosszériájú járműben 28 lóerős, kéthengeres, kétütemű benzinnemű hajtja. Szárazföldön 80, vízben pedig 11 kilométeres sebességet képes elérni. Ez utóbbi változatról azonban még nincsen képnünk

Evről évre hirt adunk az autós utánpótlás eseményeiről. Ezúttal a Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikum gyakorlati ízü, műhelygondokkal teli záródolgozatait említjük meg, melyeket immár hagyományosan osztanak ki a végzős hallgatók között. Papp István és Tóth András Szilárd záródolgozati munkája ez a remekbe szabott gokart, amely a tervezéstől a kivitelezésig a hallgatók ötletességét dicsérsi. Remélhetőleg vizsgálhatójuk a versenyeken is... (Juhász Andor felv.)



vontatóval stb.) és pótkocsis autóbusszal az M-7-es autótúton közlekedni tilos.” A 74/A § (1) bekezdése helyébe pedig a következő rendelkezés lép: „Június hó 1. napjától szeptember hó 30. napjáig terjedő időben szombaton és munkaszüneti nap előtti napon 14 órától vasárnap és munkaszüneti napon 22 óráig kézikocsival, állati erővel vont járművel, munkagéppel, dömperral, traktorral, vontatóval és próbarendszámú gépjárművel — a nemzetközi áruforgalmat lebonyolító nyerges vontató, az üzemanyagot szállító vontató és a próbarendszámú személygépkocsi kivételével — közlekedni, valamint gépjárművezetést tanulni tilos a következő útszakaszon, illetőleg közutakon:

- a) a 2. számú közúton Budapesttől Vácig;
- b) a 7. sz. közúton Zamárditól Balatonkeresztúrig;
- c) a 11. sz. közúton Budapesttől Esztergomig;
- d) a 70. sz. közúton a 70. sz. közút csatlakozásától Aszfóól, az aszfóó—thanyi összekötőút elágazásáig;
- f) az aszfóó—thanyrévli összekötőút teljes hosszán.”

## A KÖTELEZŐ FELELŐSÉGBIZTOSÍTÁS

érvényességét a 25/1971. (VI. 24.) BM sz. rendelet kiterjesztette a fegyveres testületek (BM, HM, Munkásörsg stb., valamint alárendelt szervek) által üzemben tartott gépjárművekre is. Azokat a káreseteket tehát, amelyekben fegyveres tes-

tület gépjárműve a részes, az ellenérdeklő félnek ezután ugyancsak az Állami Biztosítónál kell bejelentenie.

## A SZOVJETUNIOBAN

az 1970-ben befejeződött ötéves tervidőszak alatt csupán a Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörében 7500 km új építendő keményburkolatú utat adtak át a forgalomnak. Ezen túlmenően a területi és a helyi hatóságok is sok utat építettek. Az utóbbi öt évben épült meg, a többi között, a Leningrád—Murmansk, Moszkva—Riga, Moszkva—Kijev, Moszkva—Volgograd, Kujbisev—Ufa—Cseljabinszk, Póltava—Kisinyev közötti út. Az új ötéves tervben az eddiginél is nagyobb ütemben folytatják az úthálózat fejlesztését.

## A KERESKEDELMI ÉRTESEITŐ

közölte az Iparcikk Kereskedelmi Főosztály utasítását, amely szerint „A kerékpárt értékesítő kereskedelmi hálózat 1972. január 1. után világitási garnitúra nélkül kerékpárt nem árusíthat”. De hozzátéveszi a közlemény, hogy addig is „szükséges és kívánatos, hogy csak világitási garnitúrával felszerelt kerékpárokat értékesítsenek. Az ehhez elegendő mennyiségű világitási garnitúra rendelkezésre áll, ezért a kerékpárokat világitási garnitúrával felszerelésének értékesítés, illetve forgalomba hozatal előtt nincs akadály.” Reméljük, hogy a rendörsgé ellenörzés is alátámasztja ezt az igyekezetet!

## Tallózás a világsajtóból

Aachenben úttörő újítást léptettek életbe. A parkolóhelyet kereső autósokat egy központi automatikus irányító a legközelebbi, éppen szabad helyre tereli. Az ottani közlekedésügyi miniszter, Riemer szerint ezzel el lehet kerülni, hogy az autóforgalom jelentős része „parkolóhelyet kereső közlekedéssé” váljon. Az újítás egyben biztosítja a parkolóhelyek legjobb kihasználását. Az Európában első ilyen kísérlet során az aachen belvárosban 37 parkolóhely-útmutatót állítottak fel 15 fénnyállal. Mindez öt parkolóház és négy nagy parkolóhely összesen 3200 kapacitására terjed ki. (DaD)

Lehetséges, hogy az amerikai autóvezetők a közeljövőben csak akkor indíthatják el kocsljukat, ha előzőleg felcsatolták magukra a biztonsági övet. A Ford-gyár még 1971-ben egyik modelljét olyan hevederrel kívánja felszerelni, amelyen keresztülfut a gyújtóáramkör. Az áramkör az öv becsatolásakor zárul, s a kocsi csak ezután indítható a gyújtáskulccsal. (Wall Street Journal)

Burma is áttért a jobb oldali közlekedésre. Svéd tapasztalatok alapján egy évig kétszítették elő az átállást. Japánban — ahol még mindig „balra hajt” van — a reformtervek mindaddig éppúgy megbuktak, mint Angliában. (Der Deutsche Strassenverkehr)

Statistikai tény, hogy a gyalogosok között a gyermekek és az idős emberek vannak leginkább veszélyben. Az Általános Német Automobilklub (ADAC) a saarvidéki Hamburgban végrehajtott egyes vizsgálata alapján megállapította, hogy ezt a veszélyt világos, feltűnő ruházzal jelentősen le lehet csökkenteni. Az akció alkal-mával 1200 gyermek és 200 idős ember között „biztonsági öltözetek” osztottak szét: ríktó vörös és sárga poncsókat és sapkákat, vagy fekete-fehér kockás köntösöket. Különböző kísérletek és beszélgetések bizonyították, hogy ezeket a gyalogosokat kritikus közlekedési helyzetekben jóval előbb észre lehetett venni. Az ADAC most felkérte az ipart, hogy több gondot fordítson a biztonsági öltözetek megtervezésére és a fényvisszaverő anyagból készült ruhák forgalomba hozatalára. (DaD)

A nyugatnémet parlament törvénnyel szabályozta a benzín maximális ólomtartalmát. 1972. január 1-től 1 liter benzínben maximálisan 0,4 gramm ólom lehet, további 4 év múlva csak 0,15 gramm ólom lehet 1 liter benzínben. A törvénnyel a levegő szennyezettségének megszüntetése érdekében hozták. (Süddeutsche Ztg.)



# smerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

30

Balassagyarmat környékére több kirándulási programot állíthatunk össze. A palóc fővárostól mindössze 17,5 km-re fekszik Szécsény, szintén a 22-es műút mentén. Ezen az útszakaszon csak egyetlen települést — Órhalmot — érintjük. A község főutcáján érdemes egy röpke pillantást vetni a népi építkezésre jellemző szép tornácos faházakra. Jellegzetes órhalmi népi viselet hétköznapokon csak elvétve, de ünnepnapokon gyakran látható. Hajdan — mint ahogy neve is mutatja — a Buda és Kassa közötti hadi- és postaút őrzését volt hivatva szolgálni. De máris Szécsénybe érkezünk.

A város nevezetességeit szintén a főút és az Ipoly folyó között találjuk. A templom magasba nyúló tornyát megnézve (1. kép) álljunk meg és tegyünk ismét egy rövid sétát.

A Szécsény központját jelentő kastély annak a várnak a helyén áll, melyet a hadászati fontosságú füleki végvár előváráként még a XV. század első harmadában építettek. A vár kiépítésénél figyelemmel voltak a volt ferences templom és kolostor, sőt az akkor még kis mezőváros biztonságos védelmére is. A törökök 1552-ben foglalták el; Szobieszki János 1683-ban úzte ki végleg őket.

Szécsény a századfordulón élte fénykorát. II. Rákóczi Ferenc 1705 szeptemberében itt hívta össze a rendeket a Felsővidékről, Erdélyből.

A vár alatti térségen — Borjúpáston — szabad ég alatt megtartott országgyűlés szeptember 20-án kiáltotta ki Rákóczit vezérlő fejedelmé és mondta ki Magyarország és Erdély unióját. 1709-ben Bercsényi Miklós fővezér és Bottyán János generális pedig itt, a Borjúpáston fényes seregszemlét tartott. Azonban már ez év végén osztrák parancsszavaktól visszhangzottak a vár ódon falai. A vár hadászati és védelmi jelentősége a Rákóczi-szabadságharcot követően teljesen megszűnt. A vasútvonal és a várfal maradványai közötti nagyterjedésű Borjúpást is jelentősen megváltozott.

Közvetlenül a várfal tövében jó izléssel kialakított park, sétautakkal és padokkal. Tulajdonképpen csak a helyről tudjuk érzékelni, hogy a hajdani vár, majd a kastély valójában dombon épült. A kastélytól jobbra levő sarokbástyát később kerti házzá alakították át. E bástya teraszáról igen szép kilátás nyílik a Borjúpástra. A kastélytól balra a régi vár legépebben megmaradt, 10 m átmérőjű, kör alakú téglabástyája látható — közvetlenül a park szélén (2. kép). Alsó szintje boltíves, belseje emele-

tekre tagolt. Az ágyúréseket idővel befalazták, s a XVIII. században valószínűleg már börtönnek használták. Időzzünk és pihenjünk egy kicsit e történelmi nevezetességű Borjúpáston.

A vár falain belül levő kastélyt már a XVII. században emelték, de később többször is átépítették. Jelenlegi formáját a XVIII. század 70-es éveiben nyerte el. A II. világháború alatt súlyos károkat szenvedett a volt Forgách-kastély hazánk legszébb barokk épületeinek egyike. Műemléki helyreállítása folyamatban van s Szécsény kultúrcentruma alakul itt ki. Az épületet körülvéző park nyugati sarkában eredeti várfalrészletek láthatók.

A vár területéhez tartozott a főútról megközelíthető volt ferences templom és kolostor — mindkettő jelentős műemlékünk. A templom jelenlegi formájában barokk. Ötemeletes tornya nem a templom homlokzatánál, hanem hosszú gótikus szentélyének és barokk hajójának találkozásánál épült. A templom s egyben a város legrégebb és legértékesebb része a XIV. században épült gótikus sekrestye (3. kép). Hosszú évszázadokon keresztül híven megőrizte eredeti szépségét, nemes egyszerűségét, középkori hangulatát. A sekrestye közepén kecses ívelésű nyolcszögletű pillér áll. Csillagboltozatos mennyezete, kerek zárókövei és a pillér fejezetét díszítő evangélista szimbólumok méltán ragadják meg a látogató figyelmét. A sekrestye belső berendezése 1735-ből való: korai barokk bútorművészetünk méltó reprezentánsa.

A sekrestye feletti oratóriumot — a XVII—XVIII. századi oltárképeivel, valamint a szentélybe nyíló ablakával — ugyancsak nem lehet meghatódottság nélkül szemlélni. A szécsényi országgyűlés idején II. Rákóczi Ferenc ebben a gótikus szobában szállt meg (4. kép).

E nevezetes műemléket a templom bal oldalán nyíló ajtón keresztül a volt kolostor négyszögű udvarának egyik oldaláról lezáró, keresztboltozatos folyosón keresztül közelíthetjük meg. Kérésünkre szívesen kinyitják mindkét helyiség ajtaját. A volt kolostor épületében ma a Mezőgazdasági Technikum diákszállója működik.

Sétáljunk lejjebb a főútcán. A város üzleti és vendéglátó negyedének legjellegzetesebb épülete az 1700-as években épült tűtorony, mellette pedig a szépen megformált felszabadulási emlékmű.

(Folytatjuk)



(ALMASSY TIBOR felvételei)



# Autóval CH-országban (2)

Az utak egyszerűen kitűnőek. Összesen hosszuk jelenleg 57 700 kilométer, s általában egyetlen valahol van egy kátyú, amit vastag üveglappal fedtek le és pénzért mutogatják, hogy a helyiek is lássák: milyen is a kátyú.

Még nem sok az autópálya, de sok a kitűnő autótű. S a közlekedési morál sem marad el az utak mögött. Nem szenvedélyesek a vezetők, mint az olaszok, — nem erőszakosak, mint a németek, — s nem hányavetiek, mint a franciák. Nincs kiabálás, mutogatás — igaz, mint-ha a mosoly is kevesebb lenne. Alig látni sérült kocsit, kitűnő a befutási művészet. (A hegyi országreszen lakók kocsijai viszont alul roszdásodnak; ott is szóznak az utakat.) Rengeteg a forgalomirányító lámpa, de mindenki — a gyalogosok is — igazodnak jelzéseikhez. Sok a kerékpár és a teherautónyi motorral felszerelt motorkerékpár. Általában a vezetés nem erőszakos, tekintettel vannak a másikra is, előzékenyek. S ezt a különídlőt is elvárják!

A maximális sebesség, ha külön nem jelzik, lakott területen 60 km. A nagy járműveknek, meg az utánfutóval járó kicsiknek is, országúton 80, autópályán a nem pótkocsis teherautóknak 100, pótkocsisoknak 80, személykocsiknak korlátlan. Helységekben nagyon sok a sebességkorlátozás! A 60 km/óra-nál kisebb végsebességű jármű autótűn, pályán nem futhat.

Művészet a parkolás. Üzleti negyedekben sok az egy-, illetve kétórás parkoló-óra, 20 rappenért egy menet. A tárcsás parkolás: tanulmányozásra és átvételre érdemes. A tárcsa tenyérnyi nagyságú papírkorong, amit be lehet állítani az érkezésre, és ott egy-másfél óráig parkolást biztosít. A tárcsát az ablakba kell tenni. Főleg idegenforgalmi látványok közelében használatos ez a megoldás. A vele „ügyeskedést” szigorúan büntetik — ilyen helyen a tárcsa átállítással továbbparkolás tilos. A járda melletti összefüggő sárga csík megállást, a kis x-ekkel szagatott várakozást tilt. A járdán X-ek az oda felállást tiltják. A tárcsás parkolók beállóhelyeit kékkkel festik fel.

A záróvonal előtt a terelővonalat egészen kis megszakításokkal festik fel, jelezve,

hogy záróvonalba megy át. Van kettős záróvonal, azt nagyon be kell tartani — főleg az út szélén alkalmazják. Ha átgurul rajta az autó, utána többnyire repül is — lefelé! A gyalogátkelőt, busz- és taximegállót, parkolási-megállási tilalmat, forgalomtól elzárást sárgával, a többi útburkolati jelet fehérrel festik fel.

Erdekesség a tilalmi táblák alatti függőleges, fehér keskeny tábla, kis fekete nyilakkal. Azt jelzi, hogy onnan (felül a nyíl) addig (alul a nyílhegy), vagy előre-hátra (alul-felül nyíl) érvényes-e a tábla mondanivalója.

Kék táblák jelzik a főútvonalakat (és a sárga főútvonal-tábla), fehérek a mellékutakat. Ilyenkor a kék táblaszín előnyt is jelent, egyébként szent a jobb-kéz-szabály! A táblával jelölt körforgalom sem élvez előnyt, abban is érvényes a jobb-kéz-szabály!

A hegyi utak „őseit” a rómaiak építették, őszvérnek. (Mít érezhettek Hannibál elefántjai az alpesi átkelés során?...) Az első modern hágót, a Simplont, Napóleon 1800 és 1805 között az ágyúk átvontathatósága érdekében készítette. Jelenleg 23 hágót „jegyeznek”. A legmagasabb, az Umbrail 2501 méterre mászik fel az olasz Svájcban. A legmeredekebb az Albula-hágó, de az is csak 13%-os. A csak 1445 méterre emelkedő és mindössze 8%-os Col des Mosses is a jegyzetelt listáján van, ezt a mi mátraibüki útjaink bőven túlteljesítik. Igaz, a hágókban rendszerint jó ideig tart az emelkedő. A szerpentinek kitűnőek, a kanyarok nagyívűek. A 10 méternél nem sokkal nagyobb fordulósugarú kocsik a szűkebb irányba is egyből bekanyarodnak. Szóval a hágók — hacsak nem havasak-jegesek — nem olyan félelmetesek, mint a hírhűk. De azért a fém, meg a kormányserkezet legyen rendben.

Kényelmesebbek (de hát nem azért hajtottunk odáig) az alagutak. A Gotthard-, Simplon-, Lötscher- és Albula-alagutakon át is szállítható a kocsi (előzetes rendelés is szükséges lehet). Ugyanitt a 4,5 méternél nem hosszabb kocsik átszállítási díja — beleértve 8 főt is — 22–75 frank között változik az út hossza szerint. A Szent-Bernárd alagúton a köbcenti dönt, az ár 9–20 frank. A hegyi

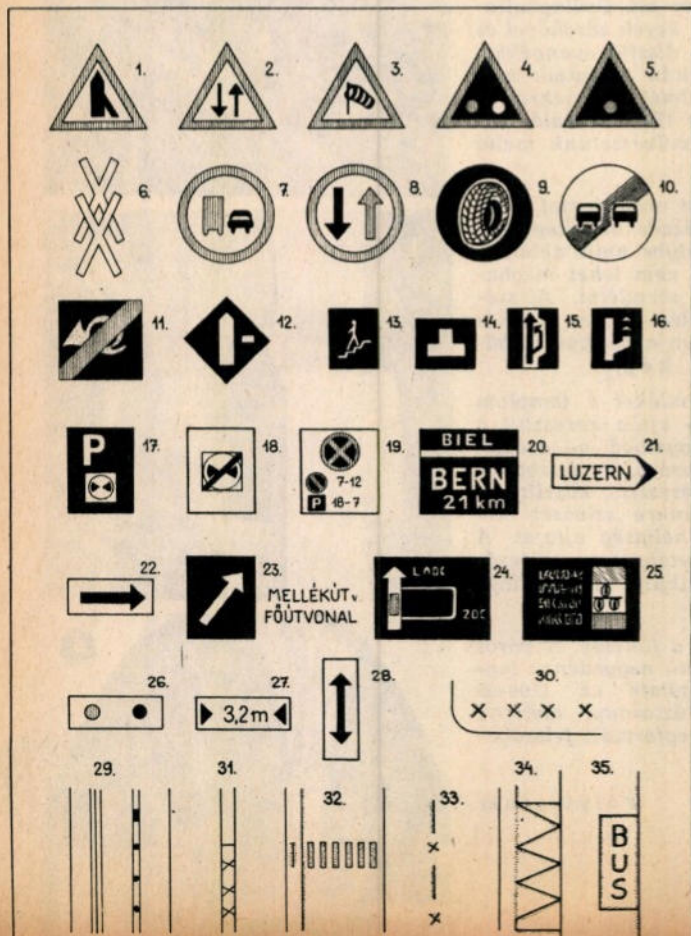
utakon közlekednek a sárga postabuszok. Külön tábla jelzi az ilyenek által is használt utat — hajtának is, mint a meszes, és jogilag is előnyük van. A hegyi utakon egyébként a lefelé haladónak van előnye, s a további előny-sorrend: pótkocsis teherautó, busz, teherautó, személykocsi. Jó megjegyezni! Autókomp jár a Zürichi-, a Bodenti- és a Vierwaldstätti-tavon. Drága!

A rendőrköböl aránylag kevés van. Kocsijainknak nincs külön színük, jelük a kék fény és a kéthangú szifréna. Nem árt tudni, hogy a rendőregyenruha országreszenként változik. Zürichben a némethez, Baselenben az angol bobbykéhoz, Genfben a francia rendőrkéhez, Luzernben a kék, szegletes tányérsapkás, seriff-jelvényes sötétkék amerikai rendőregyenruhához hasonló.

Végül néhány apróság. A telefon olcsó, haza 7–8 frank, Svájc egyik végéből a másikba 2 frank. Az áruházakban rendszerint van olcsó és jó étterem, — s negyedáron kapni levelezőlapot. A telefonkönyvek jó tájékoztatást adnak, az „Abonnement” feliratú az előfizetőket, a másik a hirdetőket közli. A pályaudvarokon nagyon jó helyi tájékoztatást kapni nagy táblákról. A vasúti keresztelődések a szárnyvonalakon veszélyesek, mert a kisonvontak gyorsak, csendesek, a pálya feláthatalatlan! Mindenféle nemzetiségű, gyártmányú, méretű és minőségű kocsi van, — a pályán 200-zal húznak el az előbb még a tükörben sem látott speciálok. Az utak bal szegélyét jelzőpontokkal, a jobbat csíkokkal látták el, azok este fényesen tükröznek. Nincs kürtölési tilalom, de aki kürtöl, az külföldi.

Befejezésül két útvonal-ajánlat. Egy mindent-látó és egy hegyi. A mindenes: Liechtenstein — St. Gallen — Schaffhausen — Basel — Zürich — Bern — Biel — Genf — Lausanne — Montreaux — Gletsch — Luzern — Atdorf — Andermatt — Bellinzona — Davos — Innsbruck. Kb. 1400 km (kitérőkkel).

A hegyi: Liechtenstein — Zürich — Luzern — Vierwaldstätti-tó — Thun-tó — Montreaux — Martigny — Sion — Andermatt — Bellinzona — Davos — Innsbruck (kb. 1000 km). **Szücs József**



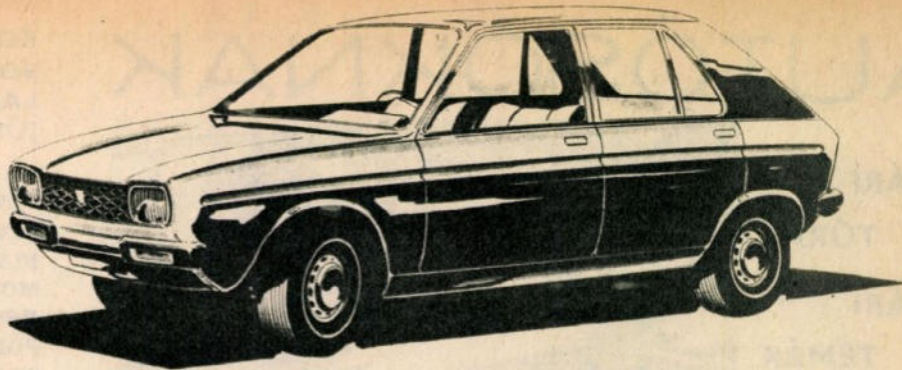
A magyarországitól eltérő forgalmi jelzések Svájcban. (A függőleges csíkok sárga, a pontozás sárga színt jelent. A 9, 11–17, 19–20, 24–25 táblák alapszíne kék, a 30 és 32–35 jelzések piros-sárga színűek.) — 1. Útkereszteződés, jobb-kéz-előny nélkül a betorkolló mellett számára — 2. Szembeforgalom (nálunk is van, de ritka) — 3. Oldalszél (hidakon életveszélyes lehet) — 4. Kettős villogó következik (fényserompó) — 5. Piros villogó (más veszélyes hely is lehet) — 6. „Felállított” András-kereszt a vasúti kereszteződésben (helyszűke miatt ilyen a jel) — 7. Teherkocsival tilos előzni — 8. A szembejövő előnye, balra kanyarodni, előzni is tilos — 9. Hólánc szükséges — 10. Feloldó tábla (a fekete áthúzás nem egy vastag, hanem több vékony csík) — 11. Postabusz-út vége (az út elején a sárga kúrtrajz nincs pirossal áthúzva) — 12. Útkereszteződés, a jobb oldali mellékút előnye nélkül — 13. Aluljáró — 14. Zsáktutca — 15. Leálló-sáv — 16. Kapaszzkodó sáv — 17. Tárcsás parkoló — 18. Tárcsás parkoló vége — 19. Parkolási-várakozási tilalom kiegészítéssel — 20. Helység vége. Felül az elhagyott hely, alul a következő és távol-sága. A kezdetet csak a név jelzi — 21. Iránymutató mellékúton (főútvonal kék) — 22. Terelőút iránya (nálunk piros) — 23. Lehajtó az autótűről (alapszín főútvonal esetén kék, mellék-útvonalnál fekete) — 24. Terelőút — 25. Utállapot-jelző. A felső sáv zöld és „Nyitva” felirat (németül, olaszul vagy franciául) a helységnevé mellett. Az alsó piros sávban „Zárva” felirat a nem járható hágó stb. neve mellett. Hólánc, illetve téli-gumi képe a csak azzal járható hágó neve mellett — 26. Villogó következik — 27. Uttest szélességének jelölése — 28. Ervényességi jel (más tábla alatt) — 29. Kettős szegély-záróvonal — 30. Járdára felállni tilos — 31. Záróvonal lesz a terelőből — 32. Megállni tilos + zebra (sárga!) — 33. Parkolni tilos — 34. Forgalomtól elzár — 35. Busz, taxi számára fenntartva — (A mi régi „Egyirányú forgalom” jelünk a szembejövő előnyét jelzi. A Stop azonos a mi régi, kör alakú Stop-táblánkkal.)



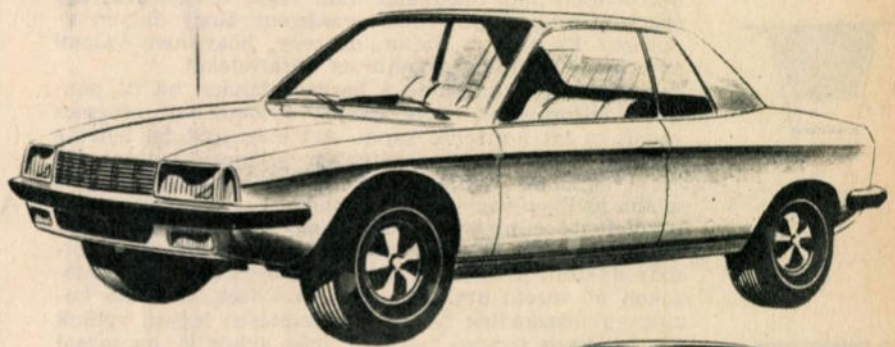
# Képes



## híradó



Az 1965 eleje óta gyártott 204-es Peugeot testvértípusaként jelentkezik a 104-es



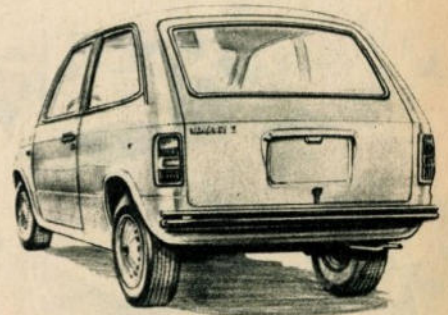
A sportkocsinak tekinthető új NSU-Wankel, amely legalább 200 km/ó sebességet ígér



A rajz és a 302 cm-es kocsihossz ismeretében úgy véljük, hogy egy új minit kíván 1972-re piacra hozni a Renault, amelynek „R”-sorozata kibővíül tehát a 2-es típusal



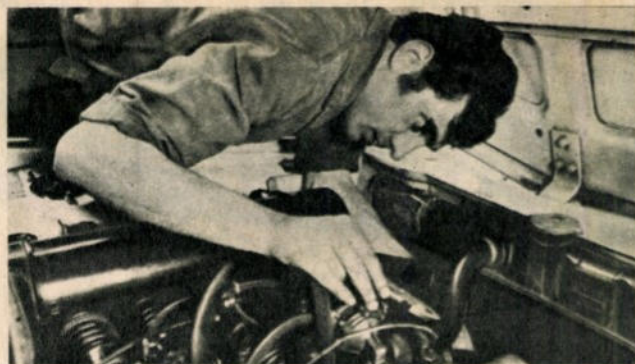
Az NSU-elképzelésről is közlünk rajzot, mert a kétajtós, Wankel-motoros, 150–160 lóerős, mintegy 200 km/ó sebességű kocsit ugyancsak érdekes. Csemegének ígérkezik a már korábban beharangozott mini-Renault is — típusjelzése valószínűleg R-2. Hossza 302 cm. Egy olyan kiskocsiról van szó, amely 750 cm<sup>3</sup>-es motorral, 115–120 km/ó maximális sebességgel a jövő évtől a „City Car” csoportot gyarapítaná.



Többnyire fényképes híradót szoktunk adni ezen az oldalon, de most eltérünk a hagyománytól, mert a rajzok — a tervrajzok — érdekesebbnek látszanak. Az autós világ ismert grafikusai adnak hírt néhány várható újdonságról, az érdekelt gyárak információira támaszkodó ceruzáikkal. Mi pedig tapasztalatból tudjuk, hogy ezek a ceruzák nemigen szoktak tévedni, és ha tévednek is, akkor sem sokat... A napokban egyaránt a várható új modellek jellegével foglalkoztak a szaklapok és mind az olasz „Quattroruote”, mind az NSZK-ban kiadott „Auto Motor und Sport” oldalakat szentelt ennek a témának. Nemcsak a Peugeot, az NSU és a kis Renault rajzait szellőztették, hanem az ugyancsak 1972-re ígért két- és háromliteres BMW-kről, újabb Ford Taurusokról, Audi, VW, Opel, illetve Mercedes modellekről mutattak be reálisnak nevezett grafikákat. Ezek közül a padló alatti középmotorral tervezett Volkswagen rajzát lapunk már ismertette (1971/7.), így az említett világlapokban most megjelent ábrák csak megerősítették ennek a tervnek hitelességét. És nagyon logikusnak látszik a francia Peugeot-család újabb tagjának megszületése, négyhengeres, keresztben álló motorral, fronthajtással, a 204-esnél már alkalmazott sablonok szerint. A BMC 1100-asra emlékeztető újdonság állítólag 104-es típusjelzést kap és végül egy 360 cm hosszú kocsi-ként lép majd piacra.

# AUTÓSOKNAK

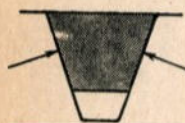
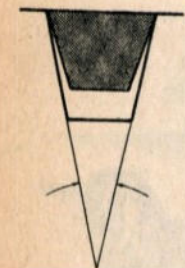
NYÁRI  
TÚRÁK  
NYÁRI  
TÉMÁK



Azt nem olyan nehéz meghatározni, hogy mit célszerű magunkkal vinni egy autótúrára, de azt, hogy az összeállított listáról végül mit lehet majd beszerezni, nem könnyű megmondani. A napokban éppen arról panaszkodott valaki, hogy a szerelője tanácsai szerint keresett 9-fajta alkatrészből — többnyire szabványos szerelvényből — több napi mászkálás után végül is egy, azaz egy tételt: gyújtógyertyát tudott vásárolni. Hogy milyen típusúhoz? Ez nem is fontos, de tény, hogy nem valami autórítkaságokhoz keresgélte az útirtalékot.

Tudjuk mi jól, az lenne a hasznos tanács, ha itt pontosan felsorolnánk, hogy melyik autóhoz mit érdemes venni, és azt hol lehet kapni. Azt még csak fel lehetne sorolni, hogy milyen üzletekben érdemes kutatni, de ezt a legtöbbben tudják is. A nehezebbik dolog meg is találni az ilyen vagy olyan típusúhoz illő — és mással nem is pótolható — megszakítóüllöt, vagy gyújtáselosztó-fedelet, esetleg egy membránt a benzinpumpához. Mert bizony ilyesmit jó vinni az útra, különösen az olyan országokon át vezető utakra, ahol a szervizek másfajta kocsikra rendezkedtek be. És természetesen legyen velünk a kocsinckhoz tartozó szerszám még akkor is, ha joggal számítunk akár az országúti segélyszolgálat, akár az útmenti szervizek vagy mások segítségére. Jó néhány autózhoz speciális készleteket állít össze a gyár, és bizony gyakran még egy idegen kocsiemelőt sem tudunk baj nélkül használni.

A gondos előkészítés megkívánja, hogy a motor, a futómű, a kormány szerkezet állapotáról legyen pontos információ, megnyugtató vizsgálati eredmény. Az ilyen jellegű műszaki szemle nélkül könnyelműség nagyobb túrára indulni. És miután a meleg időben a jó hűtésre feltétlenül szüksége van a motornak, legyen az víz-, illetve léghűtéses konstrukció, ne sajnáljuk a fáradságot, hogy a ventilátort hajtó szíjat vagy szíjakat alaposan szemügyre vegyük. Elsősorban az ékszíj épségét, majd kellő feszességet ellenőrizzük, meg hát azt is, hogy valóban olyan méretű-e, amilyen a tárcsákra illik. Nem várhatunk jó hatásfokot, normális élettartamot a szíjtól, ha az nem a teljes érintkezőfelületen támaszkodik. Erre hívja fel a figyelmet a Semperit-tanácsadó füzetéből kölcsönzött három rajz, amelyek meggyőzően szemléltetik a kétféle helytelen, majd a helyes ékszíjfekvést. A nyári túrák előtt ügyeljünk erre is!



KOCSIÁTVÉTELI  
SORSZÁMOK  
LAPZÁRTAKOR,  
JÚLIUS 16-ÁN

FIAT-500 .....	2480
FIAT-850 Limousine .....	8783
FIAT-850 Sport Coupé ...	596
MOSZKVICs .....	25 218
RENAULT R-4 .....	1273
POLSKI FIAT-1300 .....	7236
POLSKI-FIAT-1500 .....	2264
SKODA .....	22 735
TRABANT Limousine ...	35 965
TRABANT Kombi .....	3914
VOLGA .....	797
VOLKSWAGEN-1300 .....	3575
WARTBURG Limousine	16 343
WARTBURG de Luxe ...	12 132
WARTBURG Tourist ...	1424
ZAPOROZSEC .....	2284
ZASTAVA 750-M .....	2106
ZSIGULI (Budapest) .....	1346
ZSIGULI (Debrecen) .....	782

## AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

### JÚLIUS 25.

Debrecen  
Erd  
Kecskemét  
Komárom  
Miskolc  
Nyíregyháza  
Siófok  
Szarvas  
Szeged  
Szombathely  
Zalaegerszeg

Békéscsaba  
Debrecen  
Miskolc  
Nagykőrös  
Nyíregyháza  
Pécs  
Siófok  
Szeged  
Szentes  
Szombathely  
Tata  
Veszprém  
Zalaegerszeg

### AUGUSZTUS 1.

Bugac  
Debrecen  
Gyöngyös  
Győr  
Gyula  
Kaposvár  
Kiskun-  
félegyháza  
Kiskunhalas  
Miskolc  
Nyíregyháza  
Pécs  
Szeged  
Székesfehérvár

### AUG. 9., hétfő

Dabas

### AUG. 11., szerda

Szentlőrinc

### AUGUSZTUS 15.

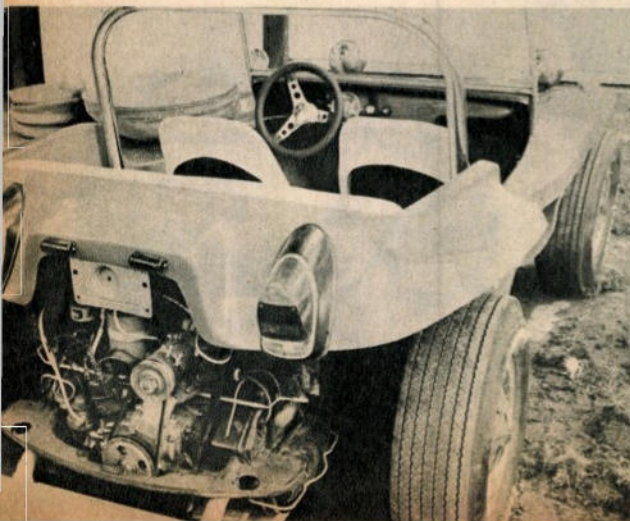
Debrecen  
Dunaújváros  
Miskolc  
Mohács  
Nyíregyháza  
Oroszháza  
Szászvár  
Szeged  
Szőlnok

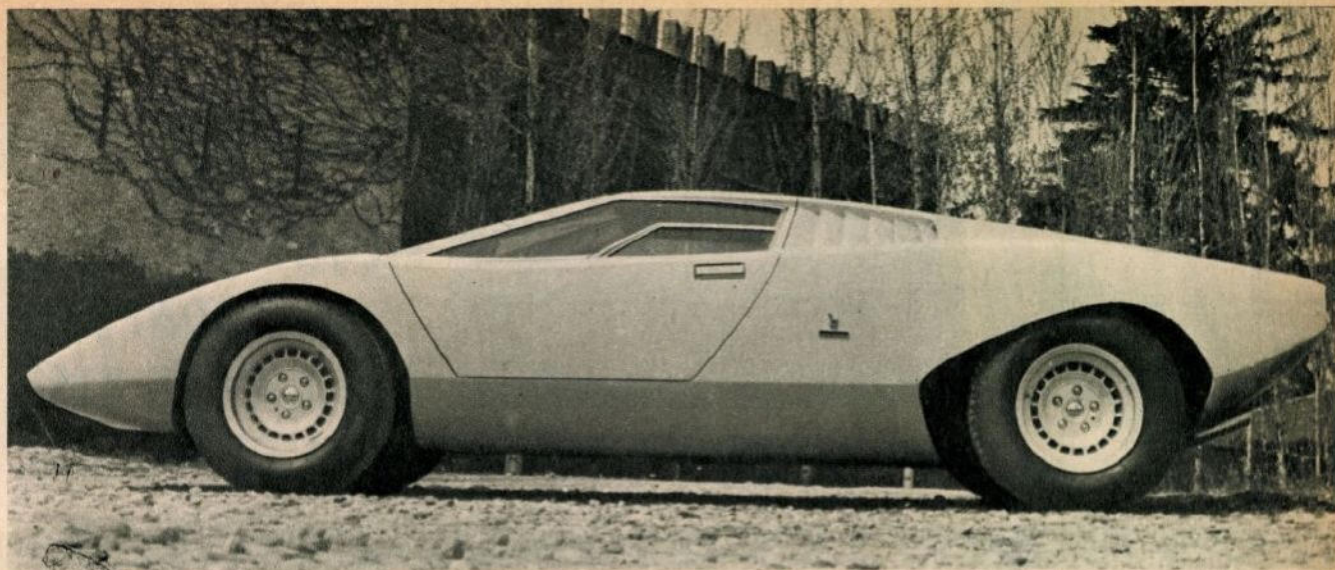
### AUGUSZTUS 8.

Baja  
Balassagyarmat

## A DUNE BUGGY, VAGYIS EGY HOMOKFUTÓ

ismertetésével tartozunk olvasóinknak, hiszen még a májusi BNV-ről szóló beszámolómban ígértük, hogy visszatérünk a Vásár amerikai kiállításán látott járműre. Nos, ilyen ez a ma nagyon divatos autóska — ez a darab állt, illetve mozgott az USA-pavilon mögötti terepen —, amely tulajdonképpen egy bogárhátú Volkswagen megrövidített vázszerkezetét mutatta a célnak megfelelő, üvegyapotból sajtolt, nyitott karosszériával. Az is jól látható, hogy változtatás nélkül alkalmazták a négyhengeres, léghűtéses VW boxermotort. Annak ellenére, hogy ez egy kifejezetten homokos talajra, poros, sáros, illetve köves terepre épített jármű, amely homokfutó, vagy strandautó néven szerepel, semmiféle lemez- vagy műanyagborítás nem kap, nem is igényel itt a motor. És még azt is el kell mondanunk, hogy a Dune Buggy-t nem kérszen árulják. Alkotóelemei egy ládába csomagoltan vásárolhatók, és nem kell sok ügyesség, sok idő ahhoz, hogy a rajzok és a hozzávaló szerszámok segítségével a fődarabokból házilag összeépítsék.



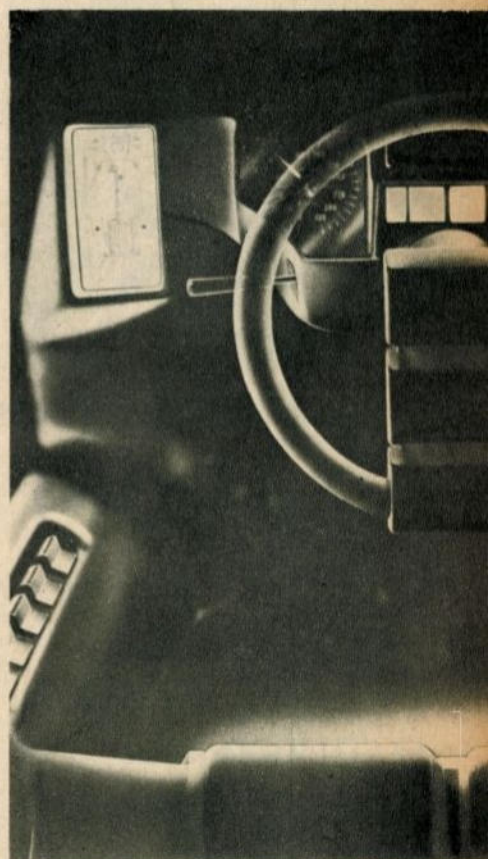


## BERTONE ÉS LAMBORGHINI MEGINT KITALÁLT VALAMIT

A kocsit, amelyet egy tavasszal bemutatott Bertone-prototípusból fejlesztettek ki Lamborghini-gyártmánnyá, most a nyáron már „Countach” néven utcára került. Persze, Lamborghini gyártmányai sohasem jelentenek nagy szériát, de az már jelentős lépés, amikor a kiállítási prototípus után több darab is készül a különleges modellből. Itt tart június óta a Countach, amely külsőleg — a korábbiakhoz hasonlítva — elég szolid autónak tűnik. Nuccio Bertone most inkább a belső megoldásokkal bravúroskodott. A másik vállalkozó szellemű olasz, Ferruccio Lamborghini — aki mindig jó partnernek mutatkozik a merész újításokhoz — ez esetben ismét különlegességet tudott tehát nyújtani.

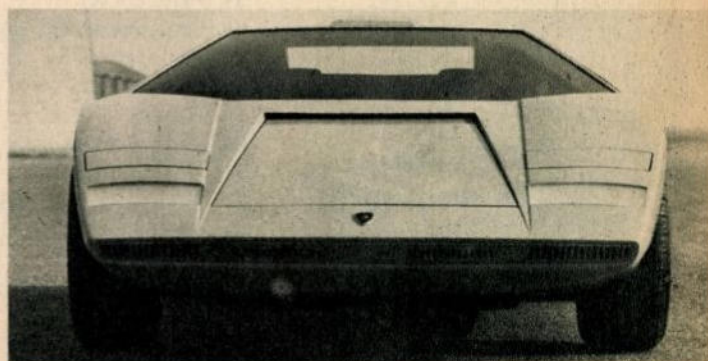
Lapunk címdalán látni azt a műszerfalat, amelynek itt csak egy részletét elemezzük. Nem is az egyküllős, háromrészes párnázott kormánykerékre, hanem az amögött felcsillanó jelzőrendszerre hívjuk fel a figyelmet. Ezek a jelzőablakok természetesen csak akkor bocsátanak át fényt, ha valami rendellenesség zavarhatja a szerkezetek működését. Amikor minden rendben van, akkor a vezetőnek legfeljebb a sebességmérőre kell időnként pillantania. Az üzemanyagöltés esedékességére ugyanis figyelmezteti az egyik ablakcskán átszűrődő sárgás fény, illetve a sárga szín jelez minden más olyan tünetet is, amely még nem megy a biztonság rovására. A fék vagy az olajozási rendszer hibája viszont veszélyes, tehát ilyen esetekben piros fényt ad a jelző. Ez ugyan még nem mondható merész újításnak a mai autótéchnikában, itt azonban az első fényjelzés csak arra int, hogy valami nincs rendben. Azt, hogy hol és mi lehet a hiba, egy másfajta rendszer mutatja meg. Ennek átvilágított rajzát látjuk a kép bal oldalán. A rajz nem más, mint a Countach szerkezetének vázlata, teletűzdelve apró „glimmlámpákkal”; ezek már azokat a pontokat jelzik, ahol a hiba, a tennivaló mutatkozik. Vagyis ki sem kell szállni a kocsiból — és máris pontosan lehet tudni, hogy a motornál, a féknél, a generátornál vagy esetleg a hűtésnél akad javítanivaló.

Ez kétségtelenül érdekes, ám ha gondolkodunk, hamar rájövünk, hogy ezt sem boszorkányos dolog megoldani. Az ötlet viszont kétségtelenül jó...



L. Gy.

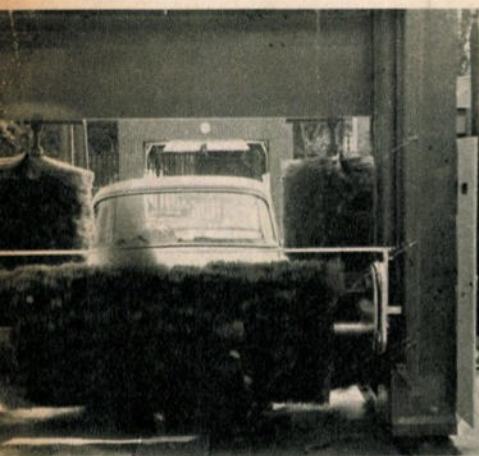
Ugyancsak jó ötlet — a jövőben bizonyára más kocsiknál is megtalálható — a visszapillantás periszkópos megoldása a kocsitetejéből díszkréten kiemelkedő tükkörrel. És persze érdekesek a műszaki adatok is: a kocsit hossza például 410 cm, szélessége 185, magassága 104 cm. Tengelytáv 245, nyomtáv elői-hátul 150–152 cm. A 12 hengeres, 4971 cm<sup>3</sup>-es, 440 DIN lóerős V-motor közvetlenül a két ülés mögött keresztirányban, közép-motorként kerül beépítésre. A legnagyobb teljesítményt 7400 f/p-nél adja a hat porlasztóval ellátott Lamborghini-konstrukció. A kocsit súlya 1250 kg. Tervezői azt is közölték, hogy két 80 literes tankja van a kocsit két oldalán. Az orr-részben a pöttykerék és az akkumulátor található. És van klímaszabályozó is, meg még sok specialitás, de azt, hogy milyen gyors is egy ilyen Countach, azt egyelőre még titkolják.





A 15 millió forintos beruházással épített autószerző ünnepélyes átadásán már egy Zsiguli állott az új létesítmény feladatait ismertető ipari vezetők mögött, akik hangsúlyozták, hogy a rövid idő alatt érkező, több mint 10 ezer új szovjet kocsi egy részének szakszerű karbantartását tekintni most fő feladatának ez az üzem

## MEGNYÍLT A BUDAPESTI AUTÓJAVÍTÓ KTSZ ÚJ SZERVIZE A BUDAPEST SZÁLLÓNÁL



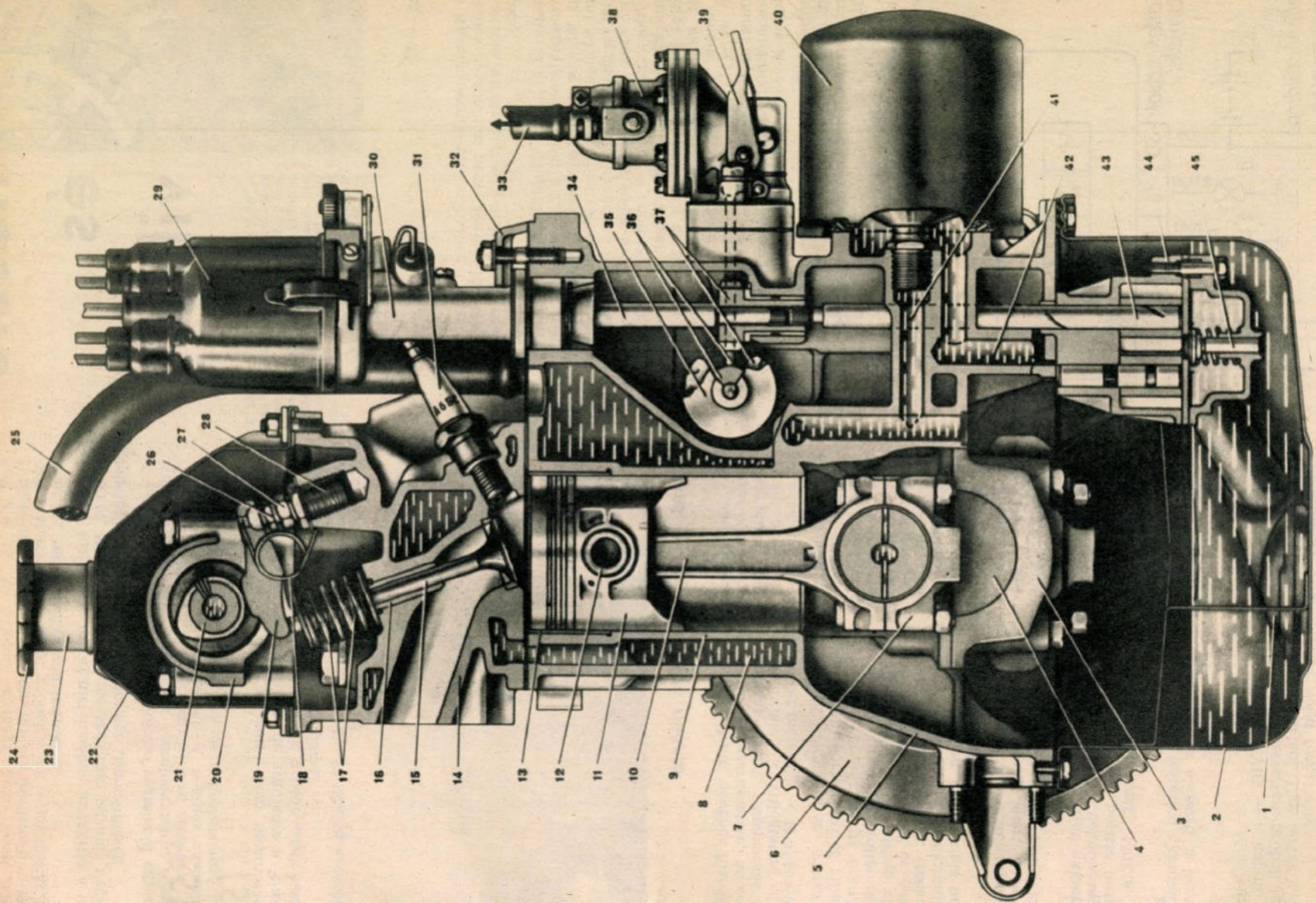
...és ezzel Budapest autósai ismét gazdagodtak, bár ez a nagyon szép, ragyogóan felszerelt, jó szakembereket sem nélkülöző új szervizállomás jóval kisebb, mint ahogyan szeretnénk. Olyan helyre építették, ahol régóta hiányzik egy autósüzem, de éppen ez az előny korlátozta a terjedelmet. A jó műszaki berendezés, a modern vizsgálóeszközök ugyan lehetővé teszik, hogy a szűkre szabott területen viszonylag rövid idő alatt több kocsit vegyenek munkába. Várható, hogy a 2000 négyzetméteres területen dolgozó 40 ember, két műszakban — reggel 6-tól este 10-ig — naponta mégis mintegy 20—25 személygépkocsi karbantartását, javítását, de főként revíziós jellegű gondozását el tudja végezni. Igen termelékeny lehet ezen a környéken az olasz licenc alapján gyártott Hiteka kocsimosó, és ezt az előnyt bizonyára sokan ki is fogják használni. A II. kerületben, a Pasaréti út 2—4. szám alatt működő új szerviz — amelynek július 1-én történt megnyitására a Szövetkezet vezetősége és pártszervezete az autószakma irányító képviselőit is meghívta — be akar rendezkedni a Citroën-kocsik javítására is; a francia gyár megbízottja ugyancsak ott volt a szervizavatáson. Jelenleg viszont az AFIT-tal kötött szerződés értelmében a Zsiguli és Polski-Fiat típusok garanciális munkáit szervezték meg, és úgy véljük, jó gazdái lesznek ezeknek a kocsiknak a minisztertanács vándorzászlajával is kitüntetett, a „Kiváló szövetkezet” címet pedig már négyszer elnyert üzem vezetői, dolgozói.

## JÓ TUDNI

### A ZSIGULI KOCSIK 1198 CM<sup>3</sup>-ES, 62 LÓERŐS FELÜLVEZÉRELT NÉGYHENGERS MOTORJÁRÓL



1. Olajszívó csőcsont
2. Olajteknő
3. A főtengely alapsapágának fedele
4. Főtengely
5. Motortömb
6. Lendkerék
7. A hajtókar fedele
8. A motortömb hűtőköpenye
9. Henger
10. Hajtókar
11. Dugattyú
12. Dugattyúcsapszeg
13. Hengerhüvely
14. Hengerfej
15. Szívószelep
16. Szelepvezetőhüvely
17. Szeleprugó
18. Himbarugó
19. Himba
20. A vezérműtengely csapágháza
21. Vezérműtengely
22. A vezérmű zárófedele
23. Olajbeöntő nyílás
24. Zárófedél
25. A karter szellőzőrendszerének csatlakozó csöve
26. Szelephézag-állító csavar
27. Ellenanya
28. A hézagállító csavar menetes hüvely
29. A gyújtásmegszakító-elosztó fedele
30. A megszakító-elosztó háza
31. Gyújtógyertya
32. A gyújtáselosztó felerősítője
33. Benzinvezető cső
34. A gyújtáselosztó tengelye
35. A gyújtáselosztót, valamint az olaj- és üzemanyagszivattyút meghajtó tengely
36. A szivattyút meghajtó rúd és emelő
37. A gyújtásmegszakítót és elosztót, valamint az olajszivattyút meghajtó fogaskerék
38. Üzemanyagszivattyú
39. Az üzemanyagszivattyú kézi mozgókarja
40. Főáramkörű olajszűrő
41. Olajbevezető csatorna
42. A szivattyútól a szűrőbe vezető olajcsatorna
43. Az olajszivattyú meghajtó-tengelye
44. Fogaskerék-szivattyú
45. Nyomáscsökkentő





# riasztó és villantó

A Budapesti Nemzetközi Vásár az autósokat is mindig új készülékekkel lepi meg. Az idei bemutatón külföldi szerkezetek mellett érdekes hazai újdonságokat is láthatunk. Igen hasznosnak találtuk az EVIG (Egyesült Villamos Gépgyár, Budapest X., Gyömrői út 128.) alábbi két szerkezetét is.

## Riaszt — 12

Lakos Károly mérnök találmánya ez a riasztóval kombinált, kulcs használatát nem igénylő, 12 voltos indítómotor-kapcsoló, amelyről rövid hírben már értesítettük olvasóinkat.

A Riaszt—12 a jármű eltulajdonítása — a gépkocsi jogtalan használata — ellen biztos védelmet nyújt. A kürt riasztó jelzését szóltatja meg ugyanis, ha illetéktelen indítani akarja a járművet. A szerkezet négy nyomógombját meghatározott sorrendben (code-szám) kell megnyomni, csak akkor kapcsolódik be a motor gyújtása és az indítómotor. Minden, a code-számtól eltérő esetben a jármű kürtje szólal meg, és nem indul a motor. Ez a szerkezet tehát olyan biztosan zárja el az indítás lehetőségét, akár egy páncélszekrény code-számra beállított zárja, amely csak egyféle számsorrend beállítása után engedi nyitni a páncélajtót. Ez az utólráhetetlen előny az, amiért a Közlekedésszervezet Tanácsadó Szolgálat a nyomatékosan ajánlja a berendezés felszerelését a kocsilopás kivédése érdekében.

A számsorrendet a gyár állítja be, miként minden biztonsági ajtózárra is előre beállítva kerül eladásra. A számsorrend természetesen titkos. Ismétlődésétől nem kell tartani, mert a nyomógomboknak 4096 variációja lehetséges. Emberileg tehát alig képzelhető el, hogy ismétlődő számsorrendek találkozzanak.

Más előnye a készüléknek, hogy elektronikus szerkezete a kürtöt csak 5—8 mp-ig üzemelteti. Ez ugyanis elég a

tolvaj elriasztására. A rendőrség véleménye szerint pedig nem okoz olyan csendháborítást, mint más berendezés, amelynek alkalmazásakor az akkumulátor kimerüléseig szól a kürt, ha a kocsi gazdája nem kerül elő. A Riaszt—12 az első jelzés után mindig megismétli a riasztást, valahányszor újból próbálgatják a gombokat nyomogatni, tehát korlátlanul üzemkés.

Az sem segít, ha a tolvaj hirtelenében leszakítja a vezetékeket. Bármely vezeték megszakítása ugyanis végképp lehetetlenné teszi az indítómotor üzemeltetését.

A készülék felszerelése és bekötése végtelenül egyszerű. Két csavarral felerősíthető a szerelvényfalra. Ahol ez nem lehetséges, ott a szerelvényfal alsó részéhez rögzített konzolra lehet felerősíteni. A bekötés vázlatát az ábra mutatja. Ezen a készülék és a hozzátartozó kürtrelé kapcsolatát is látjuk.

A készüléket úgy is be lehet kötni, hogy megmarad az eddigi gyújtáskulcs használata, de áramköre a Riaszt—12-n keresztül záródik, tehát csak a code-szám használata után indítható a motor a kulccsal.

A berendezés várható ára 500—600 Ft. Külön kívánságra 6 voltos kivitelben is készíthető.



## Írányt és elakadást jelző villantó

Barabás Miklós osztályvezető mérnök nevéhez fűződik az ügyes kis elektronikus készülék szerkesztése, amely az irányjelző lámpák villantását vezérli, átkapcsolás után pedig az összes irányjelző lámpák villogtatásával elakadásjelzést ad. A szerkezet mérete 30 × 30 × 50 mm.

Bekapcsoláskor az irányjelző lámpák és visszajelző lámpa minden késedelem nélkül percenként 80 villanással azonnal villog. Ha valamelyik jelzőlámpa üzemképtelen lesz, akkor a visszajelző lámpa (kontrollámpa) figyelmeztetésül a normálisnál kétszer gyorsabban villog. Nagy előnynek számít, hogy a készülék —30° és +60 °C között hibátlanul működik. E határok között érzéketlen a külső hőmérsékletre, de érzéketlen az akkumulátor töltöttségi fokára is. Próbaüzemben megszakítás nélkül 80 órán át egyhuzamban működött.

A készüléket víz- és pormentesen záró fémtokba szerelik. Felerősítése nem okozhat gondot, mert bármilyen helyzetben működőképes. A szabványban előírt rázási próbáknak is megfelelt, károsodás nélkül.

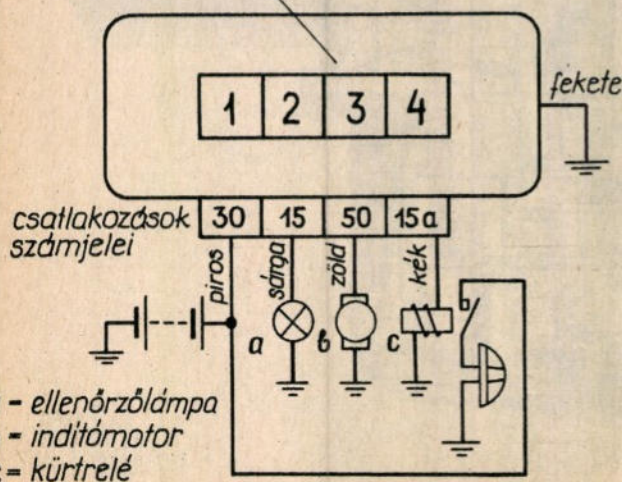
A gyár 12 voltos kivitelben negatív testelésű akkumulátor hálózatába készíti a berendezést. Ha bekötéskor fordított polaritással kapcsolják be, vagy pozitív testelésű hálózatba szerelik, a készülék nem megy tönkre, csak nem működik.

Hatvoltage kivitelben vagy pozitív testelésű akkumulátor használatára a gyár igény szerint elkészíti a berendezést. Várható ára 200 Ft körül lesz.

Mindkét említett szerkezetet az EVIG — a kapott tájékoztatás szerint — a megfelelő élettartam-próbák lefolytatása után 1972-ben fogja gyártani. Úgy tervezik, hogy az Autóker útján hozzák majd forgalomba.

Tömösy M. Jenő

nyomógombok



**E**zt a történetet, ezt a Trabant-storyt, két jelentős esemény említésével kezdjük. Az egyik az első évnegyedben történt Zwickauban, amikor a Sachsenring Autógyár elkészítette a 750 ezredik Trabantot. A másik esemény is Zwickauból indult ki — és Budapesten folytatódott. A gyáriak ugyanis a szerelőszalagról lefutó egyik Trabantra ráterítettek egy színes, feliratos dekorációt. Itt mindjárt be is mutatjuk azt a bizonyos egyik Trabantot a fényképen. Nem is egy, hanem két fényképen. Az első a Trabant-gyárban készült — még a motor előtti rács nincs is felszerelve —, a másik kép már pesti felvétel. Egy kis ünnepségen készült, 1971. július 7-én délelőtt. Az ünnepség színhelelye az NDK Kultúrközpontja, a Deák Ferenc téren. Az ünnepelt pedig az 50 ezredik Magyarországra szállított Trabant és annak új gazdája: Szélesi Sándor és felesége. A csepeli fémmunkás, aki 21 esztendővel ezelőtt ugyanott kezdte tanulni az esztergályos szakmát, ahol ma is dolgozik — a felesége óvónő a Csepel Műveknél —, több évi várakozás után most kapta meg a Trabantot. Éppen az ötvenezredik hozzánk szállított darabot...

Egy ilyen jubileum igazán ünnepi esemény, mint ahogy a Szélesi házaspárnak külön ünnepe, hogy végre megvan a kocsija. És ünnep volt a kocsija átvétele annak a házaspárnak a számára is, amelyik az első Trabantot kapta meg nálunk annak idején. Hogy mikor is volt ez? Pontosan 1959 májusában...

Most pedig megérkezett az 50 ezredik darab!



## Trabant - történet



— Amikor 1959-ben a Trabantok megjelentek hazánkban, se vége, se hossza nem volt a viccelődéseknek, a csipős megjegyzéseknek, amelyekkel a minden újat gyanakvással fogadók fordultak a kis autójádonyság felé — így kezdte szavalt a mostani jubileumi kocsiátadásnál Csúri István, a Merkur vezérigazgatója. Es mindjárt így folytatta: — Persze, már akkor is mondták, hogy csak az szítja a Trabantot, akinek nincsen, akinek nem jutott.

Nos, azóta a Trabantok jó híre elterjedt, másrészt pedig egyre kevesebben vannak azok, akiknek nincsen...

— Szeretjük a Trabantot — mondotta a vezérigazgató —, szeretjük, mert a legolcsóbb a nálunk kapható személygépkocsik között. Szeretjük, mert egyszerű, megbízható, tetszetős kisautó, amely mind műszaki jellemzői, mind menettulajdonságai tekintetében versenyképes.

Örvendetes tény az is, hogy a Trabantokat előállító gyár következetesen törekszik a konstrukció fejlesztésére. Ennek a tudatos munkának dicséretes eredménye, hogy a Trabant-tulajdonosoktól sokszor hallani: „Ez a kocsija jóval többet tud, mint amennyit kineéznek belőle”. Ugyancsak gyakran hallani elismerő szavakat a Trabant gyártóinak precíz, gondos munkájáról, amelynek célja, hogy minden kocsija a lehető legjobb kivitelben gördüljön le a futószalagról. És napról napra láthatjuk azt is, hogy a gyár jelentős részt vállal szervizhálózatunk kiépítésében, az alkatrészellátás megjavításában.

Mind ezek alapján nyugodtan kijelenthetjük: a Trabantot kivívta a magyar társadalom elismerését — fejezte be szavalt a Merkur vezérigazgatója, majd a kereskedelmi képviselők és a VEB Sachsenring Autógyár megbízottjainak jelenlétében átnyújtotta az IH-83-83 kulcsait... Mi pedig a jubileum alkalmából a következő oldalakon felidézünk néhány epizódot a Trabant-történetből.



A krónikát jóval előbb lehetne kezdeni, mint 1958. február 15-e, de most csak odáig lapozgattunk vissza. Akkor jelent meg ugyanis címlapunkon egy kép: „Próbára indulnak az első P-50 »Trabant« kiskocsik”. Akkor persze, még mi is csak képről, rajzokról és egy ma is őrzött kéziratból ismertük az ígertes kocsit. Azóta sok év telt el, és sokan meggyőződhettek arról, hogy a műanyagkarosszériás fronthajtású autó valóban sokat tud. És nekünk különösen kedves ez a kocsik, hiszen Magyarországon már egész tömegek vannak, akik a Trabant segítségével tanultak meg autózni.

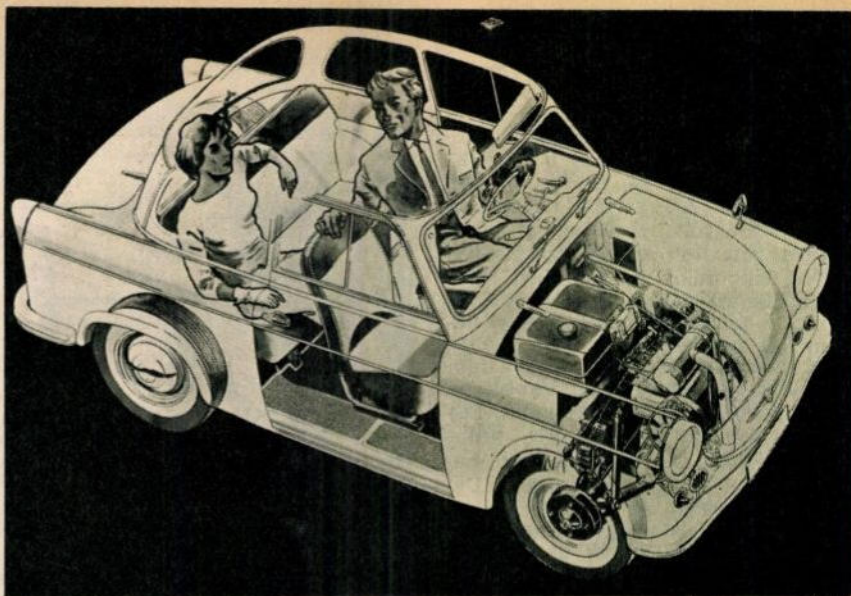
A nyomdában, ahol az AM készül, a képek montírozásának az irányítását is egy olyan szakember végzi, aki munkáját befejezve nap nap után egy Trabanton utazik haza...

És előkerestük a szerkesztőségi archívumból azt a képet is, amely 1960. december 15-én került lapunk címlapjára. Szövege így hangzott: „A budapesti Autószalonban”. A közben eltelt több mint tíz esztendő során sok minden változott, mint ahogy ma már más típusú Trabantot állítanak ki a „budapesti Autószalonban”, sőt azóta már nemcsak a Népköztársaság útján van Autószalon. De talán az is érdekes, hogy aki ott a képen még a Merkur embereként ad információt a kocsikról, azóta a Mogúrt osztályvezetője, és sok-sok ezer autó importjának gondjait viseli. Ha viszont befejezi munkáját, ő is egy Trabanttal, saját kocsijával tart hazafelé, úgy mint annyian mások. Mintegy 50 ezren...

Mert az is tény, hogy Trabantot nemigen szoktak kicselezni. Az első, az 1959-ben átadott darab is fut még. Az a kocsik, amelyik 1959-ben a Budapesti Ipari Vásáron szerepelt. Visszalapoztunk ahhoz a képhez is, amely akkor jelent meg az AM-ben. A képen csak a kocsik eleje és sok ember látható. Idézzünk a képaláírásból: „Azok, akik itt órákat ácsorogtak, többnyire már mint későbbi saját tulajdonukat tekintették ezt a kis műanyagkarosszériás autót, egészében jól átgondolt szerkezete sok reménnyel kecsegtet. A sok-sok korábbi hír után tulajdonképpen itt találkozott először a magyar közönség a Trabanttal, amelyet most igyekezett is alaposan megismerkedni. Már akinek sikerült közelébe jutni, mert ez sohasem volt könnyű.”

Ma már persze nem nehéz dolog egy Trabantot látni, de vásárolni ma sem könnyű. Annak ellenére, hogy már évente 80-90 000 kocsik állít elő a gyár, és az idén 8 ezret exportálnak Magyarországra. Úgy tudjuk, jövőre 9 ezret. Részben annak eredményeként, hogy mi pedig több és több Ikarus-buszt tudunk szállítani az NDK útjaira.

A Trabant-történet várható folytatása: továbbfejlesztik, korszerűsítik a modellt, és a két ország között tovább bővülő kooperáció elősegíti, hogy könnyebben jussanak mindazok Trabanthoz, akik eddig kimaradtak az 50 ezerből. (liener)



Az alap a P-50 volt. Ebből fejlődött ki a Trabant-sorozat és az első alaptípust mind többet nyújtó, mind komfortosabb változatok követték. Es felidézzünk egy képet, amelyen az első Magyarországra került (DT-táblás) P-50 típust mutatuk be annak idején egy P-70 mellett lapunk olvasóinak

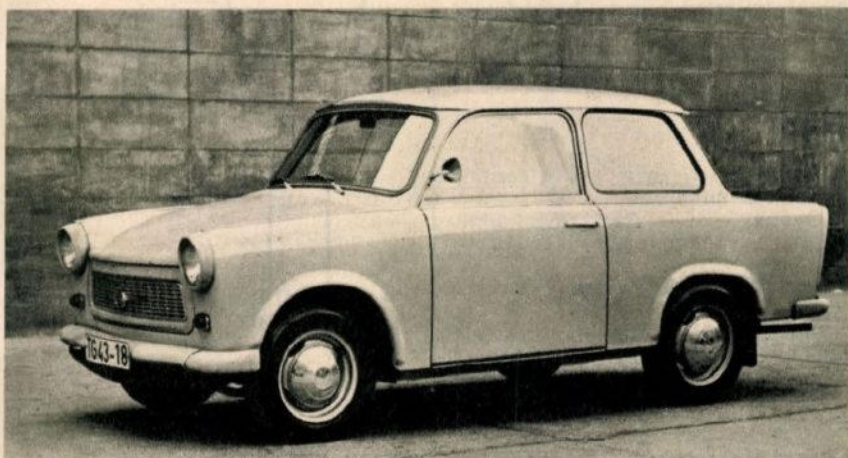


A kép, amely „A budapesti Autószalonban” szöveggel jelent meg 1960 végén az AM címlapján. Trabant, illetve P-50 Limousine és Combi típus került akkor kiállításra. Méghozzá a P-50/1 sorozat tagjai, amelyek ugyan 500 cm<sup>3</sup>-es, de már nem 18, hanem 20 lóerős motorral kerültek forgalomba





Az 1958 tavaszától készülő Trabant-modellek nagy fejlődésen mentek át. A képek a formai változásokra emlékeztetnek



Napjaink 26 DIN lóerős Trabantjai



Ennek a Trabantnak a képei is szerepeltek már lapunkban, de nem mint gyári felvételek. Igaz, a gyárban készültek, de olvasóink küldték be... Ugye, érdekesek?





AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

## SIKERES TALÁLKOZÓ MISKOLCON

A Miskolci Motoros Bizottság által rendezett tájjellegű motoros rendezvény június 12—13-án zajlott le. A helyi KISZ-szervezetnek, mint társrendezőnek nagy része volt a találkozó sikeres lebonyolításában.

A kelet-magyarországi túramotorosok vetélkedője mozgalmasságával és színvonalával minden igényt kielégített. Láthatóan élvezték a többségükben fiatal motorosok a terepügyességi és különügyességi versenyszámokat.

Eger, Jászberény, sőt még Győr motorosai is képviseltették magukat, ami szintén nagy eredmény a korábbi évekhez képest. A jól szervezett motoros találkozó végén Fuchs Imre, az OMB titkára a rendőrség több értékes díját és serlegét adta át a legjobb motorosoknak.

## A SZEGEDI MOTOROS NAPOKRÓL

Nagyszerű élményt ígért és valóban azt is nyújtott a szegedi motoros találkozó, amelyet a Szegedi Volán SC rendkívül szép helyen — a dorozsmai Sziksós-fürdő fenyeves ligetében — rendezett meg. Terepügyességi, tájékoztatói verseny, műszaki és Kresz-vetélkedő szerepelt műsorán, kb. 200 motoros közreműködésével.

A kulturális program még színesebbé és emlékezetesebbé tette az ott töltött három napot.

Fürdés a Sziksós-fürdőben, Szeged város megtekintése panorámabuszszal, az esti tábortűz a természetkedvelő motorosokat is kielégítette.

A találkozó műszaki részlege is alaposan kitett magáért. Tíz főnyi szervizszolgálat állandóan segítségére volt a rászoruló motorosoknak.

Az a 23 tagú motoroscsoporthoz is, amely a szabadkai Autó-Motor Klubot képviselte, a legjobb benyomásokkal térhetett vissza Jugoszláviába.

## SIROKI MOTOROS TALÁLKOZÓ

Szinte népünnepélyszámba ment Sirokon június 26—27-én a Vasas Természetbarát Motoros Csoport által rendezett motoros találkozó.

A környék motorosain kívül Budapestről, Gyöngyösről és Csehszlovákiából is voltak résztvevők. Az Egyesült Izzó motoros akrobatái nagy sikert arattak.

Volt a programban „Mátrafém Kupa” motoros tájékoztatói verseny, Kresz-vetélkedő, sőt kézilabda-mérkőzés is.

A helyezettek szép díjakat vehettek át a rendezőségtől. A záró motoros felvonulás igen impozáns volt és nagy érdeklődést keltett az egész községben.

## A HUNGÁRIA MOTOROS KLUB TÚRÁI AUGUSZTUSBAN

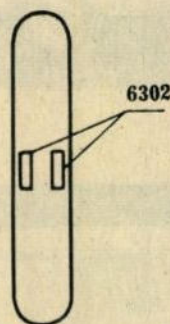
- 1-én: Szelidi-tó (250 km)
- 7-8-án: Lillafüred (420 km)
- 7-8-án: Balaton (300 km)
- 15-én: Szob—Esztergom (150 km)
- 19-22-én: Balaton (Nemzetközi Motoros Találkozó)
- 28-29-én: Gemenc (450 km)
- 29-én: Mátraháza—Sós-tó (240 km)

## KEZDŐKNEK

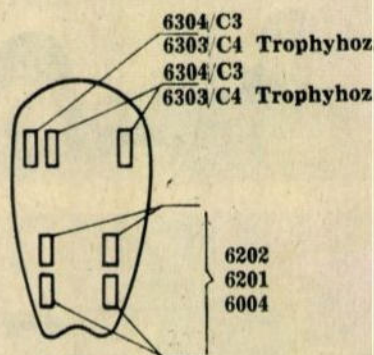
Az Országos Motoros Bizottság KPM által engedélyezett tanfolyamai szép sikereket értek el már ebben az évben is. A Budapesten beindított hat tanfolyamon és a vidéken (Dunaújváros, Kóka) létrehozott tanfolyamokon közel 300 motoros szerzett jogosítványt. A szakszerű oktatás és a tanfolyammal járó kedvezmények csábítóak a kezdő motorosok számára. A motorvezetés tanulásának az a lehetősége egyre népszerűbb a fiatalok körében és mind többen keresik fel ilyen célból a Motoros Klubokat.

## CSAPÁGY-ISMERTETŐ

6. Az MZ-ből egy időben a 125 kcm-esek voltak a legkeresettebbek, ezzel magyarázható nagy számuk. Az ES-125 és 150, továbbá az ES-125/1 Trophy, valamint az ES-150/1 Trophy motorja nagyjából azonos, így tehát az alkalmazott csapágyak méretei is ugyanazok, kivéve a főtengeley csapágyait. A sebességváltónál a háromféle csapágyakból csak 1—1 darab szükséges.



6302



6304/C3

6303/C4 Trophyhoz

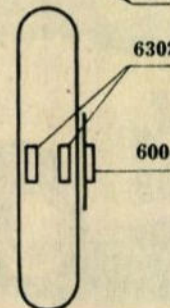
6304/C3

6303/C4 Trophyhoz

6202

6201

6004



6302

6004



## FIGYELMEZTETŐ!

A képen letakartuk a rendszám táblát, hogy személytelenné váljék az eset. Jelképpé, amely arra figyelmeztet, hogy a rohanás és a figyelmetlenség ne változtassa a szépnek, kellemesnek ígérkező kirándulást végzetes tragédiává.

(Sztéhlo György felv.)



Csak egy bukásosak kell — és a motoros amazon indulhat a jól előkészített túrára

[KÓVARI JENO  
(Budai Motoros Klub)  
felvétele]

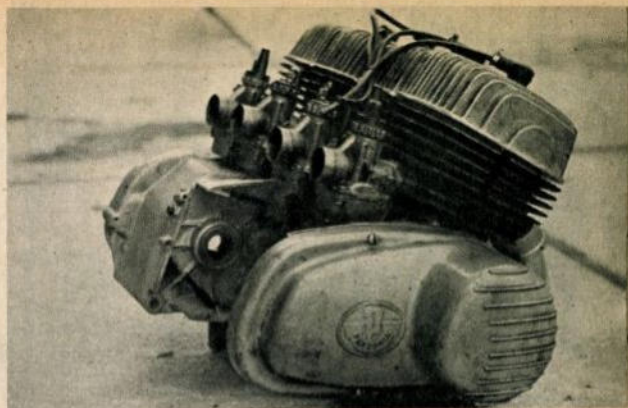
## Négyhengeres Pannónia?

Inkább félszeg költőfélenek nézhetnénk Varga Zsoltot, semmint a villámgyors erőcsomagok, azaz versenymotórok szabásának. Egyszer már hírt adtunk róla, mint az újat kereső (és találó) barkácsolóról. S most ismét foglalkozunk vele, abból az alkalomból, hogy legjobb úton halad a legújabb munkája, a négyhengeres Pannónia.

Csak azokkal közöljük, akik nem tudják, hogy ez a kevés szavú főiskolai hallgató — formatervező — már évek óta eredményesen tuningolja Spáth Tibor forgótárcsás MZ-jét. Nos, nem is olyan régen, Spáth Tibor azt sütötte ki: jó lenne egy szuper P20-at csinálni, merthogy Zsolt igen eredményesen bővölte meg a saját, kissé viselt P20-át. Minden ajánló írás helyett beszélnek a képek, amelyek a még nevenincs motort bemutatják. Ami nem látható, az álljon itt száraz műszaki adatokban:

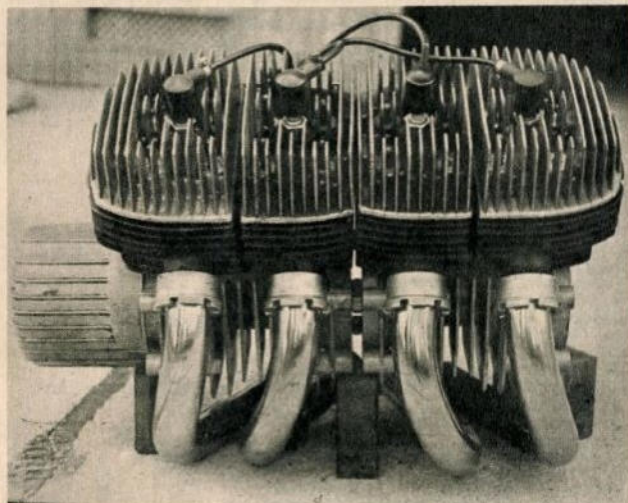
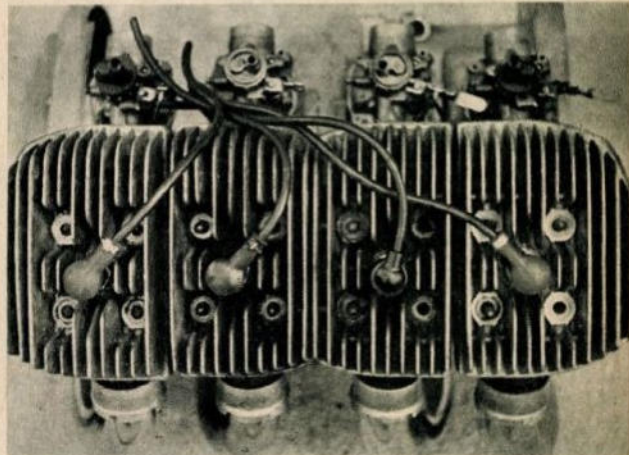
A léghütéses négyhengeres motor furat-lökete  $56 \times 50$  mm, hengerűrtartalma 492 kcm lesz, sűrítési aránya 13,5 : 1, fordulatszáma 8000, teljesítménye 50 lóerő felett, a Csabai-féle módosított kipufogódobokkal. Ezenkívül erősebb kuplungot kap, a motor egy henger osztással balra tolódik a vázban, a négy porlasztó közös felfüggesztésű, egyelőre hagyományos gyújtással. És, ami a legfontosabb, a tervek szerint az újszülött még az idén hallatja hangját.

Mondanunk sem kell, hogy figyelemmel kísérjük majd ennek a sokat ígérő motornak a sorsát, tessék csak ránk bízni...



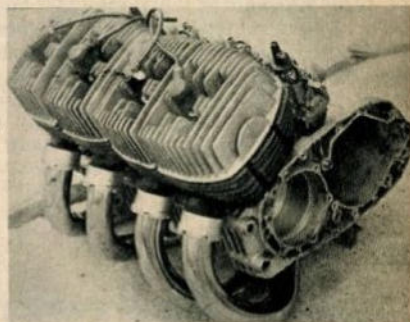
Uvegszállal erősített műanyag-fedél kerül ennek a helyére, mert a „villanygyára” keskenyebb lesz

A látszat csal: vázba helyezve nem ilyen „széles vállú” ez a legény

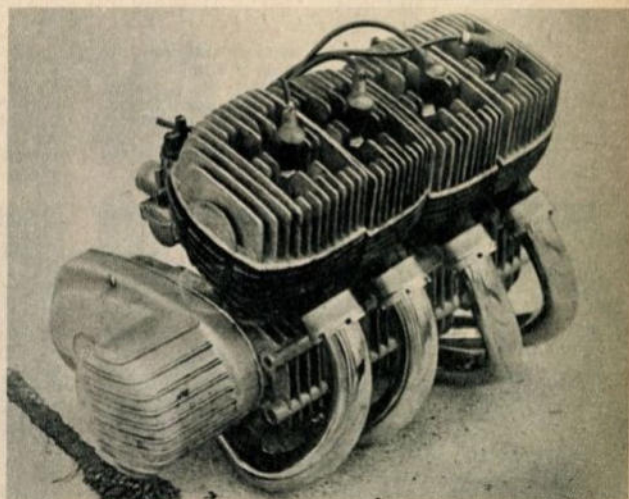
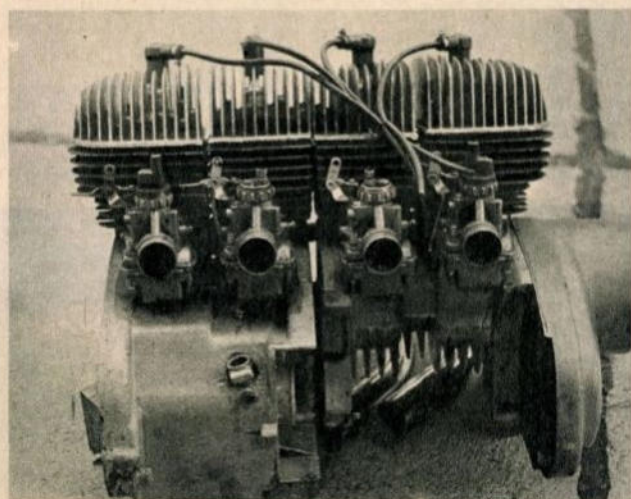


Nem kell ahhoz sok képzelőerő, hogy érezzük ennek a motornak az erejét

Egyetlen állítócsavarral szabályozható majd a négy porlasztó



Persze a kipufogócsövek vonala is megváltozik, és a bal oldalra is egy sima vonalú műanyag-fedél kerül



## A volánnál: KOVÁCS PÁL



Méltán lehet büszke, még a legszerényebb ember is, aki 16 sportsikerért járó érmet mondhat magáénak. Hát ha még azt is hozzáteszik, hogy mind a 16 érem aranyból való! De különösen akkor jelent roppant sokat, ha tudjuk, hogy ezt a tizenhatot olimpiákon és világbajnokságokon adták. Adták...? Idegeket és izmokat őrli harcokban vívta ki, szó szerint vívta ki Kovács Pál. Hogy mennyi az egyéb érem, kitüntetés, elismerés, azt nem tudta megmondani a magyar kardvívás nagy „öregé” (58 éves), csak még egy adatot diktált: nyolc magyar bajnokság fűződik a nevéhez. Van még egy Kovács, aki azóta már háromszor volt magyar bajnok, az a fia, az Attila, a sorrendben következő Kovács, a Tamás a vívóválogatott tagja. A legkisebb Kovács, a 9 éves Gábor csak most lép majd az édesapja nyomába. Annak elsorolása sem rövid, hogy a kard híressége hol, és mit dolgozik társadalmi munkában. Tessék csak figyelni: a Magyar Olimpiai Bizottság elnökségi tagja, a Párizsban székelő Nemzetközi Vívószövetség elnökségének tagja, azon belül a Vívásfejlesztési Bizottság elnöke,

az MTS tanácstagja, a KISOSZ alelnöke és hat évig volt a Magyar Vívószövetség elnöke. No de hagyjuk ezt, beszéljünk Kovács Pállal, az autóssal.

— Talán el sem hiszi, igenis nagy esemény volt életemben, amikor 1954-ben megkaptam a jogosítványt, majd azt a kiutalást, amellyel nagyon boldog tulajdonosa lettem egy rozszant BMW autónak, talán emlékszik még a mindenhol gömbölyű 340-esre. Bár nem vagyok büszke természetű, de akkor büszke voltam. Nem sokkal előbb érkeztem haza egy VB-győzelemmel, és mindehhez még egy autóm is volt. Sötétedett, amint hajtottam hazafelé, amikor észrevettem, hogy az emberek integetnek, üdvözlölnek. Képzelteti, dagadt a keblem. Integtettem vissza, talán még mosolyogtam is az emberekre. Hát persze, megismernek, számon tartják a sikereimet. Meleg lett a szívem tája. A Villányi út sarkán rendőr állt előlem. Fékeztem. „Tessék bekapcsolni a világitást!”, mondta egykedvűen, szalutált és továbbállt. Azóta sem felejttem el a sötétedés beálltával bekapcsolni a világitást. Ha időm van, magam csinálom a tennivalókat a Skodámon, de őszintén szólva, nincsen vele semmi bajom, pedig szeretem a technikát, és ami a lakásban tennivaló akad a villany, gáz, vízvezeték táján, azt magam javítom meg. Nem karamboloztam, egyszer volt koccanásos össze-csúszásom az elmúlt 17 év alatt.

Miként a vívásban a nyugalom, a tempó kivárása volt a stílusa, úgy az autóvezetésben is ez az uralkodó nála.

— A közlekedési probléma megoldása egyre nehezebb, szerintem jók a szabályok, csak azok betartását kellene szigorúbban ellenőrizni.

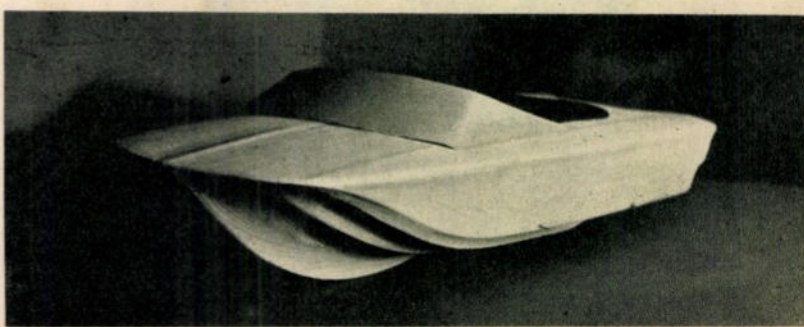
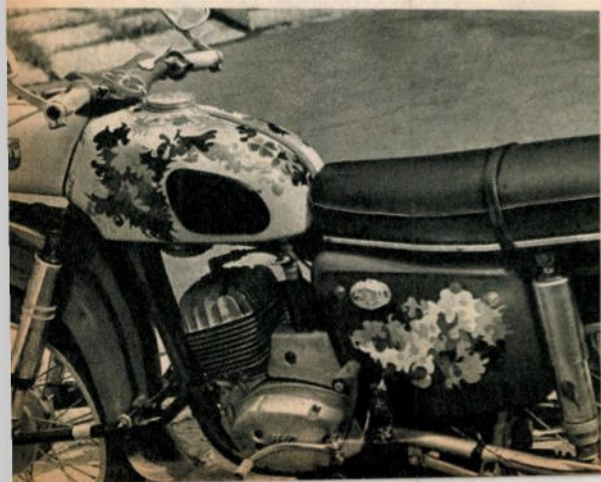
Az öszülő bajnok egy híján valamennyi kérdésre hibátlanul válaszolt. Hát Ön? Próbálja meg! (A helyes válaszokat a 26. oldalon találja meg.)

1. Autó vagy motorkerékpár volt az Adler?
  - a) Motorkerékpár;
  - b) Autó;
  - c) Mindkettő.
2. Mi történt, ha a kocsijára szakad a troli felső vezetőke?
  - a) Kigyullad a kocsi;
  - b) Semmi, ha az autós nem lép ki a kocsijából;
  - c) Mert a feszültség alacsony, nem lehet baj.
3. Melyik város fekszik délebbre: Nápoly vagy Bari?
  - a) Nápoly;
  - b) Bari;
  - c) Egyvonalban fekszenek.
4. Mennyi használati díjat kell fizetni a holland autópályán?
  - a) Semmit;
  - b) A távolságtól függően;
  - c) A benzin árában van.
5. Lejtmenetben melyik fokozatot kell kapcsolni?
  - a) Mint felfelé;
  - b) Eggyel magasabbra, mint felfelé;
  - c) Eggyel alacsonyabbra, mint felfelé.

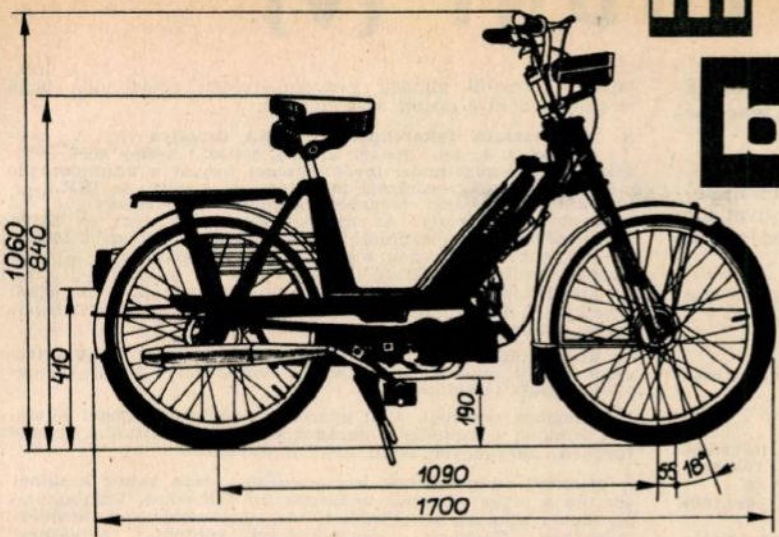
## Szárason és vízen

Az izlésről lehet vitatkozni, és bizonyára lesznek sokan, akik finomabbnak találják az egyszínű, tisztán tartott motorkerékpárt. Igaz, ez az MZ is ragyogott. Őszintén szólva, nem is tűnt riasztónak ez a pop-mintás fényezés

Ez az újszerű, 5 személyes, univerzális műanyag motorcsónaktest a légcsonnás párnahatás elvén nyeri utólérhetetlen stabilitását — állítja olvasónk, Szabadi Kálmán grafikus (Vác, Rákóczi út 5.), a hajó tervezője. Az 50 lóerős Crescent-motorral 65–70 km-es sebességet ért el vele, s rendőrhatalósággal is eredményesen vizsgázott. A legkülönfélébb feladatokra kiválóan alkalmas hajótest gyártására vállalatot keres a tervező



# Babetta



## Műszaki adatok:

Furat-lökét ... ..	...39x41 mm
Hengerűrtartalom ... ..	...49 kcm
Sűrítési arány ... ..	...6,5:1
Fordulatszám ... ..	...4500/perc
Teljesítmény ... ..	...1,5 LE
Kuplung ... ..	...önműködő, száraz, röpsúlyos
Sebességváltó ... ..	...egyfokozatú
Áttételi arány a motor és a hátsókerék között	15,75:1
Rugózás elöl ... ..	...teleszkópvilla csillapítás nélküli, rugóút 60 mm
Fékek ... ..	...dobfék, 85x20 mm
Gumiméret ... ..	...23x2"
Guminyomás elöl ... ..	...1,5-1,75 atü
hátul ... ..	...2-2,25 atü (2,5")
Önsúly ... ..	...42 kg
Hasznos terhelés ... ..	...100 kg
Sebesség tartósan ... ..	...35 km/óra
maximálisan ... ..	...40 km/óra
Benzintartály ... ..	...3 liter, tart. 0,5 liter
Kapaszkodó képesség ... ..	...10%
Zajszint ... ..	...73 fon
Gyújtás ... ..	...megszakító nélküli, tranzisztoros
Gyújtógyertya ... ..	...Pal 14-5
Fényszóró ... ..	...6 V - 21 W
Zárófény ... ..	...6 V - 5 W

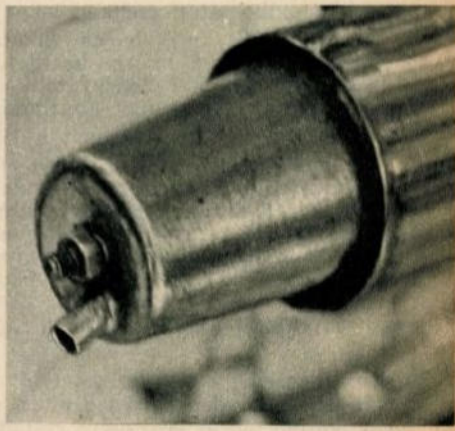
**B**arátságunk legelején tartunk, de már nagyon bensőséges a kapcsolatunk. És úgy veszem észre, hogy a vonzalom kölcsönös. Igaz, az első találkozásunk nem volt éppen kedvező. A szerkesztőségi ház udvarán próbáltam beindítani (majdhogy azt nem írtam, beröffen-teni, ahogy ezt napjainkban mondják), de bizony az nem sikerült (a gyári tanács alapján.) Rövid leszek: a legegyszerűbb megoldást, a pedál-taposást választottam. És amint „ráadtam” a gázt, mégpedig jó sokat, abban a pillanatban rákezdett bűgni, akár a gerlice. Hát persze, ez a hasonlat túlzás, de annyi bizonyos, alig van hangja, és az is kellemes a fülnek. Csak úgy mellékesen elmondom, hogy nem sokkal az indítás után, a házban dolgozó barátok sorra kérték el a kis Babetát, és egy-két kört motoroztak az udvarban. Derűs arcuk többet mondott a legszebb di-

cséretnél. (Ekkor még nem tudtam, hogy „...és mennyibe kerül?” kérdésük végig fog kísérni a próbaúton, hiszen akik megszólítanak, nemcsak azt kérdezik, hogy milyen gyártmányú, hanem azt is, hogy hány forintot kell ezért a szép kis motorocskáért fizetni.)

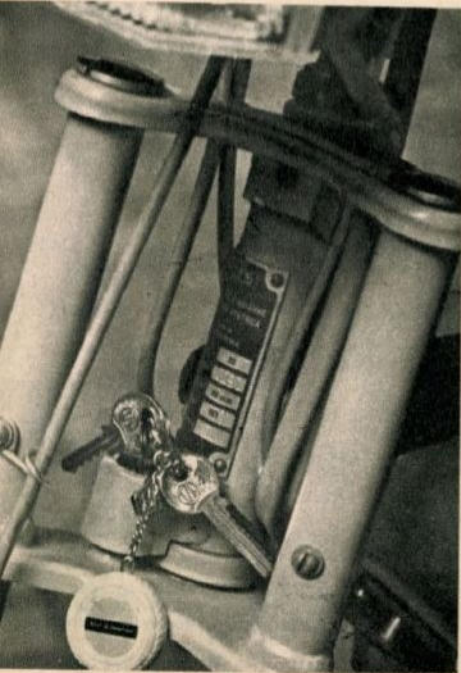
Az első kellemes meglepetésre még a bemutatkozás napján került sor. Mint mindig, most is a Hegyalja úton mentem haza, és egy teljesen szabálytalanul vezető autós miatt, aki nem adta meg a neki jobbról érkező mopednek az elsőséget, lassítani kellett. (Ez esetben az a döntő, hogy mopedről van szó, mert ha busz jött volna a Babetta helyett, akkor biztosan lecövekelte volna a Skoda, amelynek rendszámát ez alkalommal elhallgatjuk.) A gázadásra felfigyelt a kis motor: bár nem olyan fürgén, mint a síkon, de jókedvvel újított és jött lendületbe. Ezután még néhány-szor vettem vissza a gázt, és mindannyiszor szívesen gyorsult fel, mint-hacsak visszakapcsoltam volna egy fokozattal.

Amint letértünk a sima útról, a meghajtópédál láncja ugyancsak jelezte létét, amint nekicsapódott a láncburának. Otthon aztán kiderült, hogy meg kell barátkoznom ezzel a zörgéssel, mert a láncfeszítőt már nem lehet tovább állítani.

Az Olvasók tájékoztatására kimásoltam néhány műszaki adatot a nagyon rövidre fogott kezelési könyvből:

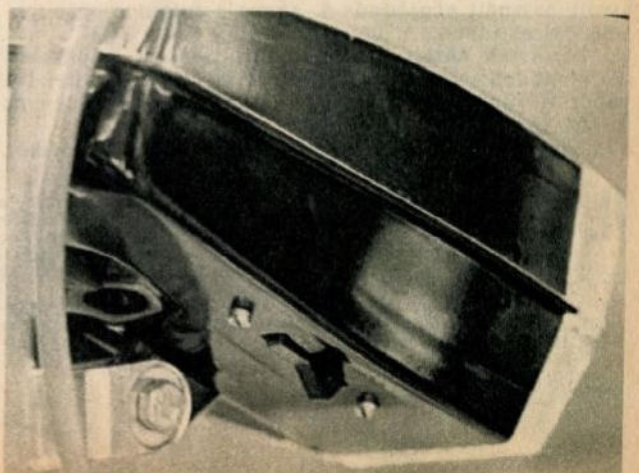


Ezen az apró csövecskén nem is lehet hangoskodni; az anya oldása után szét-szedhető a dob



A beépített kormányzár hasznosságát minden motoros becsüli

A modern vonalú műanyag fényszóróház alján húzódik meg a lámpa kapcsolója (a fényváltó a kormányon, a szokott helyen van)



# HASZNOS TUDNI (V)

Most a gépjárművek ajándékozásával, vásárlásával, öröklésével összefüggő teendőket, lehetőségeket állítottuk össze.

Ha magánszemély magánszemélytől (állampolgárságától függetlenül) belföldön gépjárművet kap ajándékba, és erről okirat készült, akkor okirati és ajándékozási illetéket is kell fizetni.

Az ajándékozási illeték mértéke függ az ajándékozott gépjármű forgalmi értékétől, valamint az ajándékozó és a megajándékozott közötti rokon kapcsolatától.

E szerint az ajándékozási illeték mértéke a következő táblázat szerint változik:

Ha a gépjármű ajándékozási:

egyesesági rokonok és házasztársak	oldalági rokonok	távolabbi rokonok és idegenek
között történt		

A gépjármű forgalmi értékének:

első 10 000 Ft-ja után	6%	10%	20%
további 40 000 Ft-ja után	10%	15%	25%
további 50 000 Ft-ja után	16%	25%	40%
további 100 000 Ft-ja után	25%	35%	50%
200 000 Ft-on felüli értéke után	35%	45%	60%

Gépjárműnek külföldről történő ajándékozása illetékmentes [11/1966. (VI. 29.) PM rend. 30. § (1) bek. f) pontja].

Az ajándékozási illetéket, ha az ajándékozási okirat más-ként nem rendelkezik, általában a megajándékozottnak kell kifizetnie. Indokolt esetben (szociális helyzetre való tekintettel) részletfizetési kedvezmény adható. A gépjármű a részletfizetési kedvezmény időtartama alatt is átírható.

Az illeték készpénzben csak a Fővárosi Illetékhatóságban fizethető. Általában illetéket fizetni az illetékhatóság által kibocsátott csekken lehet, postán.

A jogszabálynak megfelelően elkészített ajándékozási okirat bemutatása esetén, ha az Illetékhatóság a fizetendő összeg mértékében megegyezett az ügyféllel, az illeték befizetése után az ügy lezártható.

Budapesti lakosok illetékügyeit a Fővárosi Illetékhatóság (V., Bajcsy-Zs. út 36/38.) intézi. Tel.: 319-931.

A Fővárosi Illetékhatóságnak kirendeltsége van a Budapesti Rendőrfőkapitányság Közlekedési Osztályának épületében (IX., Nádasdy u. 1/3. Tel.: 341-560), ahol az átírással kapcsolatos okirati illeték rendezhető. Ez az illeték független az esetleges ajándékozási illetéktől és a mértéke cm<sup>2</sup>-enként 2,50 Ft. A 2500 cm<sup>2</sup>-t meghaladó részt az illeték megállapításánál figyelmen kívül kell hagyni.

Ha magánszemély magánszemélytől megszerzett, továbbá az engedély alapján összeépített gépjármű tulajdonjogát igazoló okirat (szerződés, nyilatkozat, hagyatékadó végzés stb.) készült, akkor okirati illeték fizetendő (cm<sup>2</sup>-enként 2,50 Ft).

Ha magánszemély az erre kijelölt állami vállalatától vásárolt használt gépjárművet, akkor a tulajdonjogát igazoló okirati illetéke a vételár 30%-a!

Ha közületek között a tulajdonátruházás a felügyeleti szerv rendelkezése alapján történt és vételár nincs, továbbá a könyvi jóváírással történt átruházás esetén az illeték 15,— Ft.

Vidékiek illetékügyeit a megyei illetékhatóságok intézik.

**KÜLFÖLDRŐL SZEMÉLYGÉPKOCSI AJÁNDÉKOZNI** a magyarországi rokonoknak vagy ismerősöknek nemcsak úgy lehet, hogy a külföldön megvásárolt autót küldik be az országba, hanem van a gépkocsi ajándékozásának olyan módja is, amikor a kiválasztott gépjármű árát utalják át az OTP IKKA Osztályára, vagy a Konsumexnek. Ha a személygépkocsi vételárát (amely a mindenkori világpiacon árnak felel meg) konvertibilis valutában befizették, az OTP IKKA Osztályán, vagy a Konsumex Külkereskedelmi Vá-

latalon keresztül minden kedvezményezett rövid időn belül megkapja a kiválasztott személyautót.

1. Az Országos Takarékpénztár IKKA Osztálya (Bp. V., Szechenyi u. 5. tel.: 314-102, 110-874, 314-893.) széles körű ajándékozási és szolgáltatási tevékenységet folytat a külföldön élő magyarok és magyarországi hozzátartozói között. Az IKKA útján külföldről bárki megajándékozhatja Magyarországon élő rokonát és ismerősét. Az ajándékok megrendelése az IKKA ügynökségein és a külföldi bankkapcsolatain keresztül történhet. Ügynökségek a világ sok városában működnek és a megbízónak minimális költséget számitanak fel a lebonyolításért. Az ajándékozási és rokon támogatás céljára korlátozás nélkül ismétlődően is bármilyen összeg dollárban, vagy más konvertibilis valutában átutalható Magyarországra.

Az átszámítás alapja: 1 US dollár = 30,— Ft. Az IKKA útján ajándékozott autó vámtmentesen és vizsgáztatva kerül a megajándékozott tulajdonába.

A szocialista országok által gyártott személygépkocsikat általában azonnal, a kapitalista országokból származó autókat típusától függően, negyedéven belül szállítja az IKKA.

A gépkocsi adásvételének lebonyolítására csak akkor kerülhet sor, ha a teljes vételárát befizették az IKKA-hoz. Valutaátutalás több részletben is teljesíthető. Az egyes részleteket a kedvezményezett „Gépkocsi előtakarékossági könyvbe” helyezheti, melynek feltétele azonos az egyéb OTP takarékbetétkönyvekével. A megállapított teljes devizaösszeg 50—60—75%-ának beérkezése után mód van arra is, hogy a fennmaradó részt forintban fizesse be a megajándékozott. A forint rész kiegészítéséhez lehetőség van hitel igénybevételére is.

Néhány gépkocsi típus május 31-én érvényben levő ártáblázata:

	teljes vételár		75% + 25%		50% + 50%	
	dollárban	\$	\$	Ft	\$	Ft
Trabant Lim. . . . .	1533	1150	11 500	—	—	—
Trabant Combi . . . . .	1667	1250	12 500	—	—	—
Wartburg Lim. . . . .	2270	1700	17 000	—	—	—
Moszkvics-412 . . . . .	2667	2000	20 000	—	—	—
Zsiguli . . . . .	2667	2000	20 000	—	—	—
Skoda S-100 . . . . .	2400	1800	18 000	—	—	—
NSU-1200 . . . . .	3766	2825	28 250	1884	56 500	—
Volkswagen . . . . .	3333	2500	25 000	1667	50 000	—
Renault R 16 TL . . . . .	4600	3450	34 500	2300	69 000	—
Fiat-128 négyajtós . . . . .	3633	2725	27 250	1817	54 500	—

Az IKKA útján kapott ajándékautó az átvételtől számított két éven belül nem adható el.

2. A Konsumex Ajándékautó Szolgálatán (Bp. VI., Népköztársaság útja 17. T.: 424-100, 429-547) keresztül nemcsak külföldi vásárolhat magyar rokonainak vagy ismerősöknek autót, hanem valutával rendelkező magyar is. A kiválasztott személyautókat a mindenkori világpiacon áron kerülnek értékesítésre. A Konsumex útján vásárolt gépkocsikra a fizetendő vámszösszeg az egyéb behozatali lehetőségekkel szemben a teljes vámalap 60%-a helyett 50—55%.

A külföldi ajándékozó a kiválasztott gépjármű árát bármely konvertibilis valutában befizetheti a nagyobb nyugati bankoknál, és egyúttal a megajándékozott címének feltüntetésével kérheti az összeg átutalását a Magyar Külkereskedelmi Bank Konsumturist autózámblájára.

Ha pénzáttalalás helyett a befizetés csekken történik, akkor kezelési költségre a Magyar Kereskedelmi Bank 1/4%-tól 1/2%-ig terjedő összeget számol el. A személyautók vámját a 7. sz. Vámhatóság (Bp. V., Rosenberg hp. u. 21.) állapítja meg. A vámtól indokolt esetben részletfizetéssel is lehet kiegészíteni. A vám valutában is fizethető és a gépkocsi árával együtt átutalható. Az átszámítási alap 1 US dollár = 30,— Ft. A Konsumex az általa kiadott gépkocsikra 10 000 km-es, illetve 1 éves garanciát vállal, valamint szervizt biztosít. A gépkocsi átvételével kapcsolatos költségek a típusától függően 2500—3000 Ft-ot tesznek ki.

NÉHÁNY SZEMÉLYGÉPKOCSI ÁRTÁBLÁZATA 1971. V. 31-ÉN:

	US dollár	50%-os vám
Trabant Lim. . . . .	770	23 000 Ft
Trabant Combi . . . . .	830	25 000 Ft
Wartburg Lim. . . . .	1130	34 000 Ft
Zsiguli . . . . .	1340	40 000 Ft
Skoda S-100 . . . . .	1200	36 000 Ft
Fiat-125 . . . . .	1870	72 050 Ft
Fiat-128 . . . . .	1540	60 000 Ft
Renault R 16 . . . . .	1980	75 900 Ft
Volkswagen-1300 . . . . .	1420	55 000 Ft
Volkswagen-1600 TL . . . . .	1860	71 500 Ft
NSU-1200 C . . . . .	1600	62 150 Ft
Peugeot-404 D . . . . .	2440	92 950 Ft

A gépkocsi átadásának határideje a külföldi gyárak igazolásainak, illetve szállításainak megfelelően az eddigi gyakorlat szerint 2—10 hét. A Konsumex útján vásárolt autók két évig nem adhatók el.

Borisza Gyula

# Vallatják a kipufogócsöveket

Világszerte hatalmas problémát jelent a levegő szennyezettsége. Egyre több kis és nagy város helységjelző táblája mellé ki lehetne tenni a halálfejes fekete lobogót, amely arra figyelmeztetné a belépő földi halandót: Még megmondolhatod magadat, visszafordulhatsz, mert a levegő az egészségedre ártalmas!

A levegő szennyezettségének a megtisztítására többféle módszert dolgoztak ki. Elsőként szorgalmazzák az ipar kitelepítését a lakott területekről, és sűrű zöldövezetek létesítését. Szorgalmazzák az áttérést a szilárd fűtőanyagokról a folyékony és a gáznemű anyagokra. De még mindig marad egy hatalmas probléma: a motorok kipufogócsövein egyre több szennyező anyag kerül a levegőbe. Hogyan lehet ez ellen a legjobban küzdeni?

Egyelőre csak távoli elképzelés, hogy legalább a városokban az elektromos autókát rendszeresítsék, s még távolibb lehetőség az atomenergia felhasználása a járművek meghajtásához.

Az adott helyzetből és lehetőségek-ből kell tehát kiindulni. Hogyan? Úgy, hogy az egyes járművek által okozott szennyeződést a minimumra csökkentésük a porlasztók, az üzemanyagadagolók jó beállításával. A mi Kreszünk új rendelkezései is előírják, hogy például a dízeles járművek füstjében köbméterenként nem lehet 550 milligramm szilárd koromszemcsénél több.

Ennek ellenőrzéséhez több fajta műszert közhasználnak. Nálunk jól bevált az igen okos, magyar gyártmányú, Flamisch-féle, FM-típusjelzésű „kipufogócsőváltató” készülék, melyet a sajtó képviselői nemcsak a Fővárosi Tanács Levegőtisztasági Bi-

zottsága és a Közlekedésrendészet sajtótájékoztatóján láthattak, hanem azt követően ellenőrzés közben, tehát működésben is a Nagyvárad téren és a Soroksári úton.

A Közlekedésrendészet járóerő először a Nagyvárad téri autóbuszmegállóban a GA—86—91 rendszámú 6-os autóbusz kipufogócsövére akasztotta a „fűstsondát”, amelynek szűrőlapján sötét folt jelezte, hogy az adagoló rosszul állították be. A rendőr figyelmeztette az autóbuszvezetőt, hogy a forduló befejezése után köteles visszatérni a garázsba, és beállítani az üzemanyagadagolót. Az ugyancsak 6-os, GA—87—09 rendszámú autóbusz adagolóját rendben találták, mert égéstermék nem haladta meg a mérésnél a tűrőhatárt. A Soroksári úton sok dízeljármű akadt fenn a füstváltató készüléken. Így a Paksi Állami Gazdaság FB—04—68 rendszámú teherautója is. Hízott sertéseket szállított a vágóhídra a közellátás könnyítésére, de ugyanakkor károsan szennyezte a fővárosiak levegőjét. Szabálysértési eljárást indítottak ellene ugyanúgy, mint a Mechanikai Művek FA—19—37-es, vagy a gyáli Vas és Vegyes Ktsz SB—10—70-es kocsijának üzem-bentartójával szemben.

Sajnos, az volt a tapasztalatunk, hogy a dízeladagolók döntő többségükben rosszul vannak beállítva. Pedig az üzemeltetők is megvásárolhatják a „fűstsondát”, és elkerülhetik a szabálysértési eljárással járó kellemetlenségeket, de főleg azt, hogy lelkiismeretlenül rontsák városaink, s különösen fővárosunk amúgy is igen szennyezett levegőjét.

Egészségünk védelmében minél több „füstváltató” ellenőrzést várunk, és főleg azt, hogy az üzem-bentartók ne



A Mechanikai Művek FA-19-37-es teherautójának füstvizsgálatánál annyira el-sötétedett a szűrőlap, hogy ilyen erős szennyezettségi fokot még az összehasonlító színskálán sem találtak! (Kollányi Gyula felvétele)

engedjék ki a forgalomba a műszakilag hibás gépjárműveket.

Annál is inkább, mert a Kresz-módosítás szerint nemcsak a járművezető nem indulhat el a nagyobb füstöt terjesztő járművel — illetőleg az elindulást kötelese megtagadni —, hanem „az üzem-bentartó, illetőleg az üzem-bentartó által a járművek forgalomba indításával, valamint műszaki állapotának ellenőrzésével megbízott dolgozó az elindulást kötelese megakadályozni”. A megengedettnél jobban füstölő járművek miatt tehát most már nemcsak a gépkocsivezetőt, hanem a garázs-mestert, illetőleg „forgalmistát” is felelősségre vonják.

De az sem lehet közömbös, hogy a rossz állapotú vagy rosszul beállított motorok jelentősen több üzemanyagot fogyasztanak. Erre a vállalatok vezetői is figyeljenek fel — ne csak az egészségünk védelmében!

Kollányi Gyula

## Miért nem Ön vagy Én?

Valamit tenni kell a közlekedésbiztonság érdekében, mert ezerkilencszázhetvenannyiban összesen — a mai ennnyivel szemben — ennyi meg ennyi személygépkocsi lesz forgalomban.

Mivel ez így van, amikor zöldre kisívbén befordulunk, pontosan ez jár a fejünkben. Sőt, mikor odaérünk a csúcsra állított háromszög mellé, keblünk dagad a büszkeségtől, hogy ezerkilencszázannyiban milyen nehéz lesz ezen a keresztezésen áthaladni. Beszélgetünk, gondolkodunk, aggódunk, reménykedünk a jövőről, a jövőért, és változatlan magatartással élünk, utazunk, közlekedünk a mában.

On is gyakran lát hasonlókat, mint a mellékelt felvétel. Megnézzük, talán le is fényképezzük, de — mi mást teszünk? Vagy nyugodjunk bele, hogy mi ketten nem tehetünk semmit? Pedig tehetnénk. Sokat is, csaknem mindent.

Előbb találták fel az autómotort, és csak aztán az Autó-Motort és a kedves Olvasót. Előbb volt a gőzmozdony, s csak aztán vettek előtte figyelmeztető zászlót. Most egy ilyen kisebb méretű zászló minden gyakorlati cél nélkül ott fityeg a vezetőülés felett, a műszerfalon vagy a visszapillantó útjában — hátul. Mi lenne, ha ez a zászló az Ön kocsija előtt szaladna? Végig gondolja Ön vagy én, hogy miként viselkedtünk mai közlekedésünk során? Egyetlen alkalmatunk sem volt arra, hogy udvariasak legyünk? Talán nem

is volt körülöttünk egyetlen gépkocsi, egyetlen gyalogos sem? Mit tettünk ma mi, Ön vagy én a jobb, nyugodtabb, kulturáltabb közlekedésünk érdekében? — Sajnáljuk, hogy ma rossz napunk volt, mert semmit.

De elkeseredésre nincs ok. Holnap is van egy nap. Elképzelhetetlen, hogy aki segíteni akar, aki magának tekint a közlekedésünk minden gondját, ne tudná kivenni részét annak megjavításában. Talán nem is holnap, — még ma.

Milyen örömmel közölné le lapunk azt a beszámolót, mely arról szól, hogy valakinek az egész nap folyamán — miközben megtett összesen 10 vagy 300 kilométert — egyetlenegy esetben sem sikerült udvariasnak lennie, mert — megelőzték, minden esetben, ezt a szándékát.

Natának tűnik? De amíg Ön vagy én egy zöldre kisívbén kanyarodásnál sietünk, amíg a csúcsra állított háromszögletű csak színfolt az utca szürkéségében, míg az országút nem úticélunk elérésének biztonságos eszköze, hanem az ÉN és az erő-kifejtés lehetősége — ne formáljunk magunknak jogot arra, hogy a jövőről beszéljünk.

Nézzük meg még egyszer a mellékelt képet.

(Barbjerik)



# Ha menet közben...

A lelkiismeretes, gondos gépjárművezető indulás előtt minden esetben kipróbálja járművének biztonsági berendezéseit, meggyőződik arról, hogy fékjei (nemcsak a fékpedál, hanem a kézfék is) jól működnek-e, hogy a kormánymű kifogástalan-e, megfelelően működnek-e a jelzőberendezések, rendben vannak-e a gumiabroncsok. Mindezek mindössze néhány percet igényel, de az időben felfedezett hiba — illetve annak megjavítása — sok órácsúszástól, nemegyszer súlyos balesetveszélytől óvja meg a gondos gépjárművezetőt.

Az elindulás előtti néhány perces biztonsági próba megtartását kötelezővé teszi a Kresz 45. § (3) bekezdése, amely előírja, hogy mielőtt a vezető járművével elindul, köteles meggyőződni arról, hogy a jármű előírt biztonsági berendezései (fékek, kormány, irányjelző- és világitóberendezés) üzemképes állapotban vannak-e. E berendezések bármelyikének hibája, vagy más olyan hiba érzékelése esetén, amely balesetet idézhet elő, a járművezető járművével a közúti forgalomba nem indulhat el.

A Közlekedésrendészet a közúti ellenőrzések során rendszeresen ellenőrzi is a gépjárművek biztonsági berendezéseit. De a vezetőknek elsősorban nem a bírságtól való félelem miatt, hanem saját és a közlekedésben részt vevő embertársai életének és testi épségének védelme érdekében kell elindulás előtt meggyőződni járműve biztonsági berendezéseinek megfelelő működéséről.

És nemcsak indulás előtt szükséges a kellő gondosság, hanem menet közben is figyelni kell a korszerű kocsik műszerfalán elhelyezett jelzőberendezésekre, melyek közül az egyik például az irányjelző működését visszajelző fény- és hangjelzéseket ad. De oda kell figyelni a motorhangra is, mert a rendellenes motorhang általában arra figyelmeztet, hogy valami nincs rendben. Vagy, ha menet közben váratlanul egyik oldalra kezd „húzni” a kormány, azt nem szabad mindig az „oldal-szél” hatásának tulajdonítani, hanem meg kell állni, meg kell vizsgálni a kormány holtjátékának mértékét, meg kell nézni a gumiabroncsokban levő nyomás mértékét. A Kresz 45. § (4) bekezdése előírja, hogy ha a vezető útközben veszi észre, hogy kormány- vagy fékberendezése nem megfelelően működik, vagy menet közben más egyéb olyan hibát észlel, amely balesetet idézhet elő, köteles járművét azonnal megállítani, a hibát kijavítani, s útját csak ezután folytathatja.

Ha tehát akár autóval, akár motorkerékpárral közlekedve menet közben rendellenességet észlelünk, azonnal álljunk meg, s megállás után keressük a rendellenesség okát.

Sok baleset fordult már elő amiatt, hogy könnyelmű gépjárművezetők az útközben tapasztalt rendellenesség okát anélkül akarták megtudni, vagy megszüntetni, hogy megálltak volna. Nyilvánvaló, hogy ez elvonta figyelmüket a forgalomról, s balesetet okoztak.

Így például P. F. motorkerékpáron, mintegy 50 km/óra sebességgel haladva Vaskeresztes és Horvátlövő községek között, egy balra ívelő útkanyar előtt rendellenes motorhangot észlelt. Ahelyett, hogy megállt volna, menet közben lehajolt, és gyújtógyertyáját igyekezett megigazítani. Eközben nem fordított kellő figyelmet az úttestre, haladása irányára, az útmenti forgalomra. Ennek következtében a kanyarba érve lehaladt az útpadkára, amelyen vele azonos irányban gyalogosok haladtak. P. F. elütötte az egyik gyalogost, aki lábtörést szenvedett, amely 20%-os maradandó rokkantságot eredményezett.

Az Ügyészség vádat emelt P. F. ellen a foglalkozás körében elkövetett súlyos testi sértést okozó gondatlan veszélyeztetés büntetése miatt.

A tárgyalás során a védelem azzal kívánta enyhíteni P. F. felelősségét, hogy az elgázolt gyalogos szabálytalanul a menetirány szerinti jobb oldalon haladt, holott a Kresz 41. § (3) bekezdése szerint olyan közúton, ahol járda nincs, a gyalogos az úttest szélén, annak legfeljebb 1 méter széles sávján, lakott területen kívül csak a menetirány szerinti bal oldalon — tehát az ott közlekedő járművek menetirányával szemben — közlekedhet. A bíróság nem adott helyt ennek a védelmi érvelésnek. Rámutatott, hogy a gyalogos nem követett el szabálysértést azzal, hogy a menetirány szerinti jobb oldalon haladt, mert nem az úttesten, hanem az útpadkán haladt. A motorkerékpárnak nem lett volna szabad az útpadkára behajtani az ott közlekedő gyalogosok közé. Ez ezért következett be, mert P. F. motorkerékpáros menet közben motorja gyertyáját babrált, nem fordított kellő figyelmet haladásának irányára, az útpadkán közlekedő gyalogosokra.

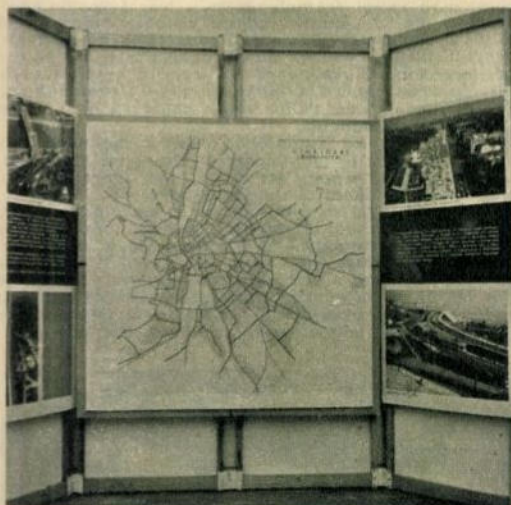
Mindezekre tekintettel a bíróság megfelelő súlyú, büntetésvégrehajtási munkahelyen letöltendő szabadságvesztésre ítélte P. F. motorkerékpárost.

**Dr. Kovács Vendel**



## A jövő Budapestjének terveiről

Állandó kiállításon ad tájékoztatást a Fővárosi Tanács Városrendezési Osztálya. A Tanács körút 4. sz. alatti teremében változó témájú bemutatókon makettek, filmvetítések és előadások útján ismertetik a városkép kialakítására vonatkozó elgondolásokat — abból a célból, hogy a főváros lakói, megismerve a távlati elképzeléseket, véleményüket nyilváníthassák. Az autósok motorosok is beírhatják ötleteiket a látogatókönyvbe... (Almássy Tibor felv.)





# Itt így közlekedünk

A szabályozatlan szabad útfelületek — különösen a kereszteződésekben — csábítják a járművezetőket a szabálytalan-kodásra. Ilyent gyakran láthatunk a **KÖNYVES KÁLMÁN KÖRÜT-VAJDA PÉTER UTCA KERESZTEZŐDÉSÉBEN** is. Csúcsgorgalomban igen sok járművezető menekül a Népliget szabadabb útjaira. Eredményeként az utóbbi időben számottevően megnövekedett a keresztirányú járműforgalom. Az Elnök utcánál éppúgy, mint a Vajda Péter utcánál. A forgalmi elsőbbség kérdése tulajdonképpen rendezett: a Könyves Kálmán körút itt főútvonal, tehát az ott haladók joggal élhetnek az áthaladási elsőbbség adta lehetőségével.

Ha merően a szabály oldaláról nézzük a dolgot, akkor tulajdonképpen nem is vethetjük a Könyves Kálmán körúton haladók szemére, hogy a keresztező Vajda Péter utcában hosszú kocsisorok percekig vesztegelnek, várva az áthaladás lehetőségére. És ha valaki, megúván e kényszerű-kelletlen veszteglést, megkockáztatja az „átröppenést”, nos ez a manőver nem mindig jár ütközet nélkül.

Ezzel is magyarázható, hogy ez az aránylag kieső és egyébként jól belátható útkereszteződés a baleseti statisztika elejére iratkozott fel az utóbbi időben.

A Kőbányai út felé tartó autóbuszok és trolibuszok megállót már korábban a kereszteződésen túlra helyezték. Ez így sokkal biztonságosabb is. Ellenkező irányból azonban a régi helyen maradt, vagyis a Ganz-Mávag főbejáratával szemben. A beálló autóbuszok (az ábrán vonalkázással jelölt rész) szinte egybefolyznak a gyár kerítésével, és a Vajda Péter utcában a Népliget felé menők úgyszólván sem láthatnak a Könyves Kálmán körút forgalmából. Ilyenkor, ha azt tapasztalják, hogy az Ülői út felől nem jön jármű, gyakran kihaj-

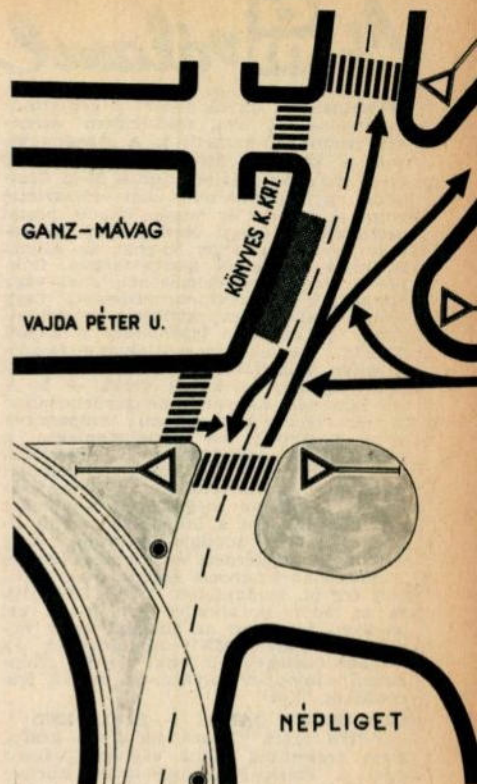
tanak a Könyves Kálmán körútra. És ekkor éri őket a meglepetés: az álló busz mellett hirtelen jármű bukkan elő...

Igaz, hogy idővesztéssel jár, de mindenképpen ajánlatos megvárni, míg ebből az irányból az autóbusz elhagyja a megállót, ugyanis csak ez után győződhetünk meg arról, hogy jön-e valami a Kőbányai út felől.

A szomszédos Kőbányai úti kereszteződésben nem szabad jobbra kanyarodni Kőbánya felé. Ezért nagyon sokan úgy hidalják át ezt a tilalmat, hogy a Vajda Péter utcai kereszteződésen túlhaladva a Népligeten át folytatják útjukat. Az igen enyhe ívben (a rajzon vastag vonal nyílheggyel jelzi) a járművezetők szinte sebességsökkenés nélkül hajtanak be. A nagy sebességgel érkező, kanyarodó járműveket sokszor alig van idejük észrevenni a Ligetből jobbra kanyarodóknak, hiszen ezek szabad kilátását az egyenesen áthaladni akarók nemegyszer akadályozzák. Esszerű ügyelnők azoknak is, akik a Könyves Kálmán körútról a Ligetbe tartanak.

Gyakran megesik, hogy a villamos áthaladási elsőbbségét biztosító jelzőlámpa tilos jelzésére felsorakozó járművek vezetői nincsenek tekintettel sem a keresztező forgalomra, sem a gyalogátkelőhelyekre. Persze, úgy mindenképpen szabálytalan megállni, hogy elzárjuk a keresztező forgalom útját. Annál is inkább, mivel a Vajda Péter utca egyenes irányú keresztező forgalma ilyenkor viszonylag akadálytalanul, pontosabban a villamos fedezete alatt veszélytelenebbül áramolhat. És az ő mozgásukat is elő kell segíteni!

A Népliget jól ismert területe több évtizede immár az autózvezetőjelöltek „tanulóudvara”, tanpályája. Itt működik az Autóközlekedési Tanintézet gyakorlati vizsgabizottsága is. Sokszor tanúl lehetünk annak, amikor egy-egy T-betűs ko-



csi vizsgadrukkal is küszködő vezetője hosszú percekig áll ott a Ganz-Mávag épülete előtti torkolatban, várva a szabad áthaladást. Segítsük őket is, hiszen az ilyen gesztus nem csupán az udvariasság, a forgalombiztonság érdeke is megköveteli!

A főváros körgyűrű jellegű útjai közül a legnagyobb terhet a Hungária körút viseli. Ez a fontos pálya a Mogyoródi út és a Thököly út között egyetlen úttestre szűkül le, éppen ezért ott már a legkisebb zavarra is érzékenyen reagál. A Thököly út felé haladva nem is szabad az úttesten megállni, az ellenkező irányból pedig nem szabad várakozni.

A lakóházak felőli oldalon az esetleges rakodásokat a legrövidebb időre kell korlátozni, sőt, amennyiben mód van rá, érdemes felhasználni erre a célra az utat övező porondot.

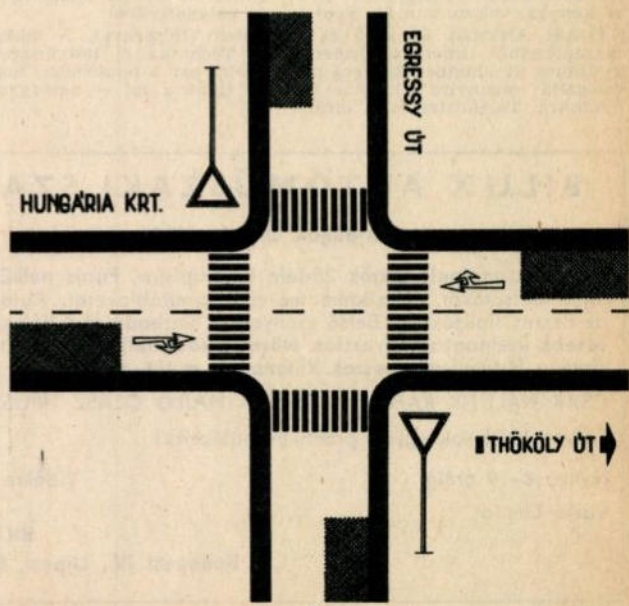
Az útszakasz átteresztő képessége a **HUNGÁRIA KÖRÚT ÉS EGRESSY ÚT KERESZTEZŐDÉSÉBEN** a legkisebb. A trolis- és buszmegállók úgyszólván sohasem üresek. Az ábrán vonalkázással jelezte azt a területet, amelyet a tömegközlekedési járművek foglalnak el. Ezeket egyéb járművezetők szeretnék kikerülni, csakhogy a szembejövő forgalom miatt erre nem mindig (sőt, az esetek többségében nem) adódik lehetőség. Ez egyébként külön veszélyes is, mert a megállók közvetlenül a gyalogátkelőhelyek előtt vannak, s így a lelépő gyalogosokat észre sem vehetjük.

Ugyanígy nem vehető észre az Egressy útról kimerészkező jármű sem. Ezért aztán sokszor olyan dugók, akadályok keletkeznek, hogy sem előre, sem hátra nem tudunk megmozdulni.

A Hungária körúton (főútvonalon) haladók nem kanyarodhatnak be balra nagy ívben az Egressy útra.

Csúcsgorgalmi időben itt hosszú-hosszú kocsisorok jelzik, hogy immár ez a kereszteződés is megérett az átrendezésre. Persze, az igazsághoz tartozik, hogy nem csak ezzel a kereszteződéssel van gondjuk az autósok-

nak, hanem az egész útszakasszal. Tudjuk, hogy ezzel a kívánsággal már nyitott ajtókat döngöztünk: a második útpálya helye adott, s a közeli jövőben már el is kezdik az építést. Ezzel egyidejűleg rendeződik az Egressy úti kereszteződés is.



**TÖBBEKNEK.** Július 1-ével a gépjárműtulajdonosokat két, félevenként esedékes fizetendő terheli: 1. A magánautósok a kötelező felelősségbiztosítás 230 Ft-os második részletét július 31-ig fizethetik pótlégmentesen. Aki elvesztette volna a tavalyi év végén kapott postai befizetőlapot (vagy esetleg nem is kapott ilyet), segítséget kaphat az Állami Biztosító bármelyik igazgatóságán, fiókjában, vagy kirendeltségénél, ahol vagy elfogadják a készpénzbefizetést, vagy adnak megfelelően kiállított postautalványt. A befizetés igazolására a kapott nyugta, illetve a postautalvány feladóvevénye szolgál, amelyet mindenki tartson magánál, ha kocsit vezet. — 2. A 125 kcm-nél nagyobb hengerűrtartalmú gépjárművek tulajdonosai szeptember 15-ig fizethetik be pótlégmentesen a gépjárműadó második félévi részletét. Erre senki sem kap külön felszólítást! Akinek nincs befizetőlapja, az vagy személyesen, illetve megbízottja útján kér egy befizetőlapot a lakóhelye szerint illetékes tanács adóügyi szervétől, vagy telefonon megkérdezi az illetékes tanács „egyenesező beszédeli számlájának” számát (ez pl. Budapesten: 232-90 630-0050), és az adót postautalványon fizeti be, amelyet feltüntetni az adóügyi szerv nevével és a kapott MNB-számlaszámot. Az évi adó összegét mindenki a saját „Gépjármű adólappal” olvashatja, annak fele esedékes most.

**SZADÓCKY JÁNOS — BUDAPEST. 1.** Levélre azért válaszolunk ilyen későn, mert szeretnénk volna végleges választ adni a Polski-Fiat fogyasztási normájával kapcsolatban. A forgalomba került új típusokra a KPM Autófelügyelet állapítja meg az üzem- és kenőanyagnormákat. Írásban (vagy a 122-726 telefonon) oda kell fordulni felvilágosításért. — 2.

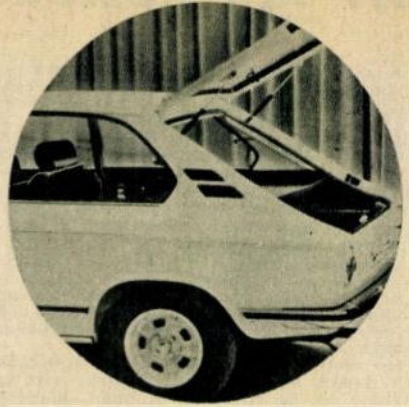
A túlóraátalánnyal kapcsolatos válaszal is vártunk, amíg megjelenik a gépjárművezetők bérezésére vonatkozó új rendelet. Nos, a túlóraátalány változatlanul folyósítható. A vasárnapokon, illetve munkaszüneti napokon végzett munka elszámolására a Munka Törvénykönyvében és a végrehajtására kiadott rendeletekben foglalt általános érvényű előírásokat kell alkalmazni. Ha valaki a heti pihenőnapon dolgozik, helyette lehetőleg másik pihenőnapot kell kapnia. Ha ez nem lehetséges, a teljesített órákra 100%-pótlék jár a gépkocsivezetőknek is. Nem lehet azonban 2-3 órát elszámolni, mert ha valakit munkára berendelnek, legalább 4 órai munkabért kell kifizetni. Ha a vasárnap ledolgozott órák még belefelelnek a túlóraátalányban meghatározott órákeretbe, akkor természetesen a vasárnap ledolgozott órákért külön csupán a 100%-os pótlék fizethető. Ugyancsak egyszeri órabér jár a „Munkaszüneti napokon” (aug. 20., nov. 7. stb.) esetleg ledolgozott órákért, mert 8 órai bért a havi fizetésével egyszer már megkapott. Augusztus hónapban ugyan — éppen a 20-i ünnepnap miatt — az alapbérért nem 210, hanem csak 202 órát kell dolgoznia.

**MOLNÁR GEZA — NYÍREGYHÁZA és TÖBBEKNEK.** Az üzemanyagnormákra vonatkozó problémákra választ kaphatnak az előbbi Szadóczky János nevére küldött üzenetünkben.

**F. GEZA — HÓDMEZOVÁSÁRHELY.** Sem a Sperbert, sem a 90 kcm-es Jawat nem importálja a kereskedelem.

**HEGYI ANDRÁS — BUDAPEST. 1.** A csepellek egyelőre nem gyártanak versenymotorokat. — 2. A Bol d'Or versenymotor tartályában osztólemezek vannak, ezek megakadályozzák a benzin lötyögését.

**IFJÚ OLVASÓ — SZOMBATHELY.** A japán motoroknál is csak az eredeti, gyári adatokat ismeretjük; vonatkozik ez a sürítési arányra is. A fényképek az 500-as Kawasakit ábrázolták.



...milyen gyártmányú kocsit részletét mutatja a kép; és ha még azt is megfejtjük, akkor külön elismerést érdemel. A fejtörést azonban bizonyára megkönnyíti, ha megjegyezzük, hogy erről a kocsiról is jelent meg már ismeretves lapunkban. A levelezőlapra írt választ kerjük, augusztus 5-ig juttassák el szerkesztőségünk címére, mi pedig három megfejtés beküldőjét sorsolás útján könyvjutalomban részesítünk.

A 12. számunkban között rejtvényrajz motorkerékpárra való gázmarkolatot ábrázolt. A b) változatra szavazók között sorsoltuk ki **KISAPÁTI AGOSTON** (Zsombó, Dózsa dűlő 107.) — **MOLNÁR JÁNOS** (Pécs, III., Pollack M. u. 10/a.) és **FÜZI FERENC** (Versek, József A. u. 12/a) nevét, akiknek elküldjük a jutalomkönyveket.

## Könyvekről

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

**DR. FLAMISCH OTTÓ: Gépjármű-diagnosztika (Műszaki).** A könyv alcíme: „Módszerek és eljárások rejtett hibák feltárására”. A diagnosztika a legmodernebb mérés-technikára alapozott új tevékenység az autójavító iparban. Ezek a műszeres vizsgálatok és hibafeltárások eljárások új lehetőségeit nyitják a műszaki hibákból eredő balcesetek megelőzésére. A szakemberek nyilván ebből a könyvből fognak tanulni, de hihetetlenül érdekes lehet a laikusok számára is, akik ma már mind többet akarnak tudni a járművek képességeiről.

**PETHŐ—SZOMBATHY: Ausztria (Panoráma).** Második, bővített kiadásban ismerteti a nagy útkönyv a szomszédos országot, amelynek meglátogatása mind több autós-motoros programjában szerepel. A térképek és fényképek „izgalmas” egészítik ki a kisebb helyekre is kiterjedő részletes tájékoztatót.

**UDVARI GYÖRGY: Így gondozd a motorkerékpárod (Táncscsik).** A Magyarországon forgalomban levő 125-175 kcm-es motorkerékpárok adatait, tulajdonságait, felülvizsgálatának és javításának módszereit tanulhatjuk meg ebből a kiadványból. A 118 ábra külön is segítséget nyújt ehhez. A szerző újabb ilyen összeállítást ígér az 50 kcm-es, valamint a 250 kcm feletti kategóriákból...

**NÁDASI ANTAL: Az autó és az ember (Népszava).** A cikkeiből, rádiós és tévés szerepléséből ismert autómérnök a Technika c. testvérújságunkban között tesztelt gyűjtötte itt kötetbe. Érdekes megfigyelni azt a tendenciát, hogy a szerző mindig azt vizsgálja: mennyire alkalmas egy-egy típus a mi — nemegyszer speciális — viszonyainkra. Tájékoztató és — bírál.

## BILUX AUTÓMŰSZAKI SZAKÜZLET!

Ajánljuk Önnek alábbi cikkeinket:

Autó visszapillantó-tükrök 25-féle kocsitípusra. Fúrás nélkül szerelhető! Panoráma belsőtükrök. Rozsdamentes rendszámtáblakeret. Autópumpa, hűtőtakarók az összes típusokhoz. Belső szőnyegek. Szabadalom! Vákuum kipufogóvég (Kevesebb üzemanyagfogyasztás. Növeli a kocsit teljesítményét!) Disztárcsák minden típusra. Futómű-alkatrészek. Különböző autós matricák és kockás rallye-csikok.

CSAK NÁLUNK KAPHATÓ: HÁTRA HAJLÓ OLASZ TÍPUSÚ SPORTANTENNA!

Ezeken kívül sok egyéb praktikus autós-cikk!

Nyitva 8-19 óráig

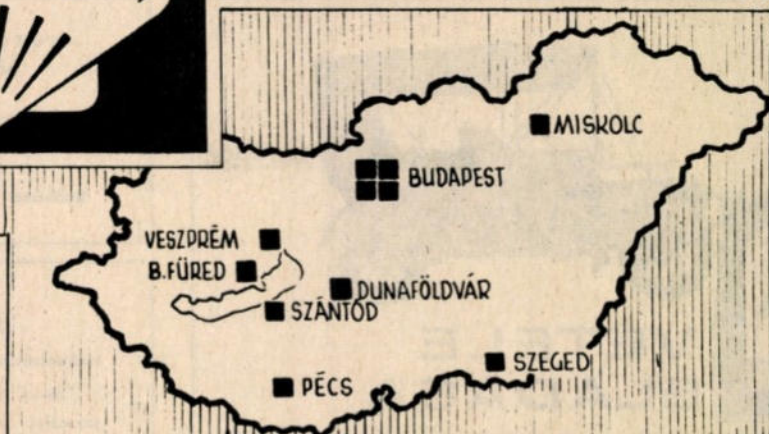
Vidékre utónvétellel szállítunk

Várja Önt a

**BILUX MŰSZAKI BOLT**

Budapest IV., Újpest, Dózsa György út 61.

**A VOLÁNNÁL...**  
A 20. oldal cikkének tesztmegfejtései: 1/c — 2/b — 3/b — 4/a — 5/a.



**TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL  
ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL  
SERVICE 6-22<sup>h</sup>-IG  
AUTÓ-ÁPOLÁSI CIKKEK**



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

**AUTÓÜVEGEZÉS  
FŐVÁROSI JAVÍTÓ-SZERELŐ  
VÁLLALAT**

**AUTÓÜVEGEZŐ  
RÉSZLEG**  
Bp. X., Kőbányai  
út 43/b.  
Telefon: 336-502



**LENGÉSCSILLAPÍTÓK**

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

**HORVÁTH L.**  
Budapest IX., Telepy u. 2/c.  
(Hámán Kató út sarok)  
Telefon: 144-513

Összes keleti és nyugati  
**AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK**  
teljes felújítása  
gyors cserévell

**Garanciávell**  
Vidékre utánvétell

**KERÉKEGYENSÚLYOZÁS**  
legmodernebb műszerrel  
DIJTALAN BEVIZSGÁLÁS

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




**ÚJDONSÁG!**  
**Autóülésre télen-nyáron**  
PRAKTIKUS a műbőrrel kombinált  
szőrmeülés, az

**„AUTÓPRAKT”**  
Megrendelhető a  
**Fővárosi Mértékutáni Szabóság**  
szaküzletében:  
Bp. VIII., József krt. 69.  
Telefon: 135-660  
Irányár:  
típustól függően 1400-1700 Ft

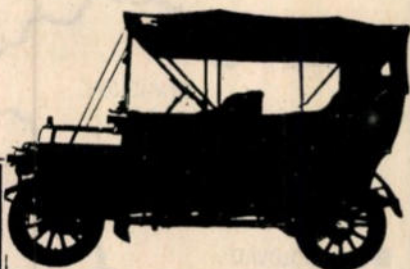
**AUTÓSZERVIZ**  
alsósósás, szírzás,  
korszerű alvázvédelem.  
Vizsgára előkészítés, szerelés.  
**SZELECZKY GYÓZÓ**  
XVI. Műöld., Huszár u. 10.  
Telefon: 838-387

**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.**



# H A SZEMÉLYAUTÓK N Á L T



## VÉTELE ELADÁSA

### BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE

a  
**MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI  
ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT**  
telepein:

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

Gépkocsikerekek statikus és  
dinamikus kiegyensúlyozása  
nagy pontosságú elektronikus  
géppel

#### BALASSA

Bp. II., Szajkó u. 18. - Tárogató köz  
(Vöröshadsereg útja 90. számnál balra)  
Tel.: 157-170

A kerekek egyensúlyi viszonyainak  
díjtalan vizsgálat

**AUTOKERÉK DISZTÁRCSÁK**  
DISZKARIKÁK,  
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA  
Vidékre utánvétellel

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

#### AUTÓ-TRAKTOR-MOTOR KOPOTT FÖTENGELVEK

feltöltő hegesztése alaplémre

**AZONOS SZILÁRDSÁG  
ÉS KOPÁSÁLLÓSÁG  
GARANTÁLVA**

**MERMEZE SÁNDOR**  
hegesztő technikai műhelye

Budapest IX., Tűzoltó u. 40.  
Telefon: 331-639

**AUTÓKERÉKRE  
SPORTOS KIVITELŰ  
DISZTÁRCSA**  
minden típushoz



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

#### AUTÓ MERCATOR MŰSZAKI BOLT

FELSZERELÉSEK TARTOZÉKOK  
ALKATRÉSZEK

Budapest XIII., Csanády u. 6/b

#### GUMIJAVITÁST

vulkanizálást, futózást, futóvágást  
rövid határidőre vállalunk  
személy-, teherautóra és traktorra  
Tsz-nek 5% engedélyt adunk

**ERCSI „BÉKE” TSZ**  
Tel.: 18, Tischler

#### AUTÓFELSZERELÉSI MŰSZAKI SZAKUZLETUNKET megnyitottuk!

Árusítunk:

speciális autócsapágyakat,  
görgőket, csőbillincseket,  
belső kulcsnyílású csavarokat,  
„Goetze” dugattyúgyűrűket,  
különleges matricákat  
és különféle autópótlási cikkeket

**DR. KÁRPÁTI GYÖRGY**  
**MÉSZÁROS KÁROLY**  
VI., Sziv u. 35. Telefon: 115-940

**KERÉKJAVITÁS**  
DINAMIKUS STATIKUS  
KIEGYENSÚLYOZÁS  
**KISDARÓCZY** kerékspecialista  
Bp. VI., Eötvös u. 37.

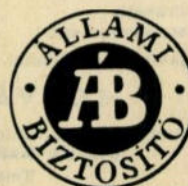
## AUTÓTULAJDONOSOK FIGYELMÉBE!

Július hóban esedékes a

## KÖTELEZŐ GÉPJÁRMŰFELELŐSSÉGI BIZTOSÍTÁS

második félévi díja

A biztosítás díja július 1-től 31-ig pótlékmentesen fizethető,  
a befizetés igazolására a postautalvány feladóvevénye szolgál



## „Szeretnék a családommal élni”

Ezt a kijelentő mondatot a tavalyi világbajnok, Dieter Braun mondta, amikor a közelebbi tervei felől érdeklődöttünk.

— Úgy élek, mint a cigányok — kezdte. — Folyton utazom, és ez nem jó. Ezt csak azok értik meg, akiknek hasonló a sorsuk. És mindemellett nekem még előnyös a helyzetem, mert én a fivérem vállalatánál vagyok tisztviselő, és ő megengedi, hogy szenvedélyemnek hódoljak.

Majdnem tíz évvel ezelőtt kezdődött, egy cross Maicóval, amellyel a következő évben, 1963-ban Württemberg bajnoka lettem. Később vettem magamnak egy 250-es Yamahát, majd egy 350-es Aermacchit. Ezzel sem jártam rosszul, junior bajnokságot vittem haza. Ezen kívül még egy feleséget is. Hogy mondja? Korai volt a házasságom? Ahogy vesszük. Ma már 28 éves vagyok és van egy nagyon szép leánykám. A neve Nicole, a kora két esztendő. Ugye most már érti, hogy miért akarom abbahagyni ezt a sportot?

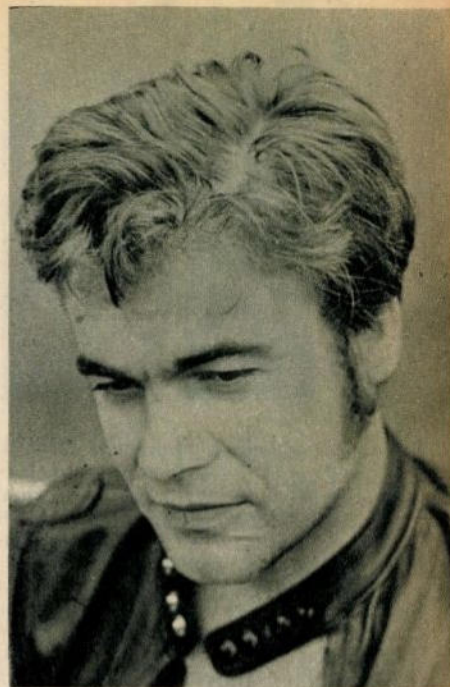
Nicole születésével esik egybe a Suzuki megvásárlása. Ez az a Suzuki, amellyel honfitársam, Anschaidt megnyerte a 125 kcm-es világbajnokságot 1968-ban. A japánok Anschaidtnek ajándékozták a győztes motort, amiért én akkor majd-

nem hét darab VW árát, azaz 35 ezer márkát fizettem. Egy év múlva, Simmonds mögött a második lettem a világbajnokságon, és mint ahogy tudja, tavaly én kaptam az arany medáliát.

Bizony, egyre nehezebb a helyzet a motorsportban. A gyáriak ellen nincsen hatásos szer. Úgy érte ezt, hogy a Suzuki-gyártól nem kaptam semmiféle támogatást, vagy alkalmat. Ami volt hozzá, azt az elmúlt két év alatt elhasználtam. Csak idegesség és felesleges izgalom jár a motor nyomában. Így történt, hogy egy fiatal osztrák versenyzőnek Bartholnak, megvásárolta a községre ezt a Suzukit. Mennyiért? Ne kelljen erre felelnem. (Werner Bergold elmondta, hogy az ő tudomása szerint 30 ezer márkát fizettek ki Braunnak ezért a még mindig roppant gyors 125-ösért.)

— Nekem nem új ez a népligeti versenypálya — folytatta a világbajnok —, mert 1967-ben indultam és második lettem, csakhogy akkor lényegesen jobb volt az úttest, és lassúbb volt az útvonal-vezetése.

Most a Maicóéknak versenyzek, de persze ez a vízhűtéses, forgótárcsás nem olyan gyors, mint volt a Suzukiim, csakhogy állóképesebb. És ez is valami. Ilyen motort bárki megvásá-



rolhat, ára hatezer márka, azaz egy VW bogár.

Nem, jövőre már nem húzom magamra a bőroverált — mondja búcsúzóul a kis Nicole hosszúra megnőtt ifjú atyja—. Inkább a leánykámmal játszom... — ergyé —

## SPORTHÍREK

**BELGIUMBAN** a Francorchampsban megrendezett VB-futamon Drapál János nagyszerűen kezdett: ő érte el a legjobb edzési időt a 250-es kategóriában. A versenyen azonban sajnálatos motorhibával kiállni kényszerült. Szabó László motorjai is rakoncátlanok voltak, ennek ellenére a 250-es géposztályban a 9. helyen végzett, s így szaporíthatta a VB-pontjai számát, a 125-ösök között pedig az ugyancsak előkelő 12. helyet harcolta ki. Az ugyanakkor rendezett Belga GP 500-as kategóriájában egyébként a francia Christian Ravel Kawasakigépen 150 km-es sebességgel egy oszlopnak vágódott és életét veszítette. (Szabó és Drapál további szerepléseiről kiküldött munkatársunk tudósítását következő számunkban közöljük.)

**A JUNIOROK ORSZÁGOS SALAKBAJNOKSÁGÁNAK** 3. futamát kellemetlen időjárás közepette rendezték meg Miskolcon. A közepes színvonalú versenyt sok motorhiba és bukás tarkította. A 14 főnyi mezőnyhöz a miskolci Izsépi és Szakos versenyen kívül csatlakozott. A futamot egyébként a miskolci Tanda József főlényesen nyerte. **EREDMÉNY:** 1. Tanda, Papp J. SE, 15 pont — 2. Szabó, Szeged, 13 — 3. Darázs, Szeged, 13 — 4. Berki, Debrecen, 12 — 5. Domonkos, Debrecen, 9 — 6. Nemes, Szolnok, 8 pont.

**DIETER QUESTER** nyerte a monzai F-2 „Sorsjegy-versenyt” egy March-BMW-vel. Ennek a kétszer 20 körös versenynek valamennyi indulója Ford-motorttal hajtott kocsit vezetett, egyedül az osztrák Quester maradt hű márkájához. (Nem is csoda, hiszen családi vonalon van kapcsolatban a müncheni gyárral.)

**JUNIUS 24-ÉN** volt 60 éves minden idők legnagyobb autóversenyzője, az argentin Juan Manuel Fangio, aki ötször nyerte el a világbajnoki címet.

**A 39. GENFI RALLYE** leggyorsabbja a francia Florentino-Gelin kettős által vezetett legújabb, középmotoros Simca prototípus volt, és valamennyi gyorsasági szakaszt megnyerte. Mégis

Az Ausztriában tuningolt Steinmetz-Opel kocsi mind több túraversenyen érnek el figyelemre méltó eredményeket. Az NSZK hegyi bajnokságán például Gerhard Schüller a Steinmetz-Kadett-1900 volánjánál végzett az addig mindig győztes BMW-k és Alfák előtt: a túrakocsi között a legjobb időt futotta és az összesítésben csak 3,4 másodperccel maradt el a Porsche-917 Spyderrel versenyző Jürgen Neuhaus mögött. A svájci Arthur Blank ugyancsak Steinmetz által tuningolt Commodore-3000 típusal nyerte Sembachban a repülőtéri versenyt, a dániai Jütland körversenyen pedig a dán bajnok, Sven Engström győzött — új körrekorddal — egy Steinmetz-Opel kocsin

csak a 6. helyet tudta elfoglalni, mert az elosztófeje megsérült, és így a Nicolas-Told, illetve az ugyancsak francia Henry-Grobot páros foglalta el az első két helyet egy-egy Alpine-nal.

**A MOTORKERÉKPÁROS TÚRA EB 5.** futama után eldőlték a bajnoki címek: 50 kcm: Brandl (Zündapp) — 75 kcm: Wolfgang-ruber (Zündapp) — 100 kcm: Salvesky (Simson) — 125 kcm: Witthöft (Zündapp) — 250 kcm: Mrazek (Jawa) — 350 kcm: Willamowski (MZ).

**ROBERT NYERTE** Olaszországban a cross VB 6. futamát, Mikkola (Husqvarna), Palm (Husqvarna), Halm (CZ), Falta (CZ), Rahier (CZ) előtt. A VB állása: Robert 60 pont, Mikkola 51, Andersson 38, Palm és Halm 36 pont.

**A NEMZETKÖZI MÁRKABAJNOKSÁG** utolsóelőtti futamán, az ausztrali Zeltwegen, az 1000 kcm-es versenyt a Rodriguez-Attwood pár lett az első Porsche 917-tel, a következő két helyet a Hezzemann-Vaccarella, illetve Stommelen-Galli kettős foglalta el Alfa Romeo 303-as kocsikkal.

**ÚJ REKORDDAL** vitte győzelemre Jackie Ickx a legújabb, 312 B/2 jelű Ferrariját a hockenheimi Autodromban, ahol első ízben rendezték meg a Jochen Rindt emlékversenyt a Formula-1 kocsik részére. A 35 körös (236 km) verseny 28. körében állította fel a száguldó beiga autós a pályarekordot (203,1 km/óra). A 2. helyet a svéd Ronnie Peterson, a harmadikat John Surtees foglalta el.



## CSEHSZLOVÁK GYŐZELEM A BARÁTSÁG KUPA II. FORDULÓJÁN

Az NDK-beli Lohsai Autóklub július 4-én rendezte meg a gokart Barátság Kupa második futamát. A versenyen, amelyen kb. 4000 néző övezte a pályát, a hazai versenyzők részére külön futamot iktattak be a Bányásznap alkalmából kiírt Bányász Kupáért. A Barátság Kupa futamát az idén rendkívül jól szereplő csehszlovák csapat nyerte meg, és egyéniben is sikerült az első helyezést megszerezniük.

**FEDMÉNYEK: EGYÉNI:** 1. L. Bedrich CSSR, 2. J. Koch DDR, 3. A. Szafo-  
nov SZU, 4. F. Dykast CSSR, 5. P. Kysely CSSR, 6. H. Shulcz DDR ...  
15. Laufer László, 16. Szarvas Béla, 17. Szűcs József, 18. Szántó László, 20.  
Novák István. **A CSAPATVERSENYT** Csehszlovákia csapata nyerte meg a  
SZU, NDK és Magyarország előtt.

(Dvorszky)

## RÉSZBEN A GUMIKON MÚLOTT

A Forma-1 világbajnokság 4. futamát a hollandiai Zandvoortban rendezték nagy közönség előtt, nagy esőben. A versélyt tovább fokozta a szélről felhordott finom tengerparti fű, amely valóságos jégpályává alakította a kacskaringós útvonalat. Az elrajtolt 24 „ágyúgolyóból” 15 érkezett a 293 km-es táv után a célba, a kiesettek közül csupán Wisell kocsijának (Lotus) nem volt defektje, de őt kizárták a versenyből, mert egy szakaszon hátrafelé haladt a kocsijával.

Az izgalmakban bővelkedő versenyt, amint az az edzésidők alapján várható volt, a belga Jackie Ickx nyerte új Ferrari 312 B2 kocsijával a mexikói Pedro Rodríguez (BRM P160 V-12) és márkatársa, a svájci Clay Regazzoni előtt.

Az időjárás miatt — noha az Euro-

visio program szerint közvetítette a Holland Nagydíjat — közel félórával később indították a mezőnyt, időt adva a versenyzőknek a megfelelő gumi szereltetésére. Már a 2. körben megkezdődtek a „farkaszemet-nézések”, amikor a megperdülő kocsik vezetői szembe találkoztak egymással. Jackie Stewart pi-ruettje kedvét szegte a volt világbajnoknak, talán ezzel magyarízható a 11. helye. Ugyanitt és ekkor sodródott a drótkerítéshez az újjeländi Chris Amon Matrája, amellyel már csak a depójáig tudott eldöcögni; hűtősérülés.

A verseny után még mindig Stewart vezet 24 pontjával a VB-listán, de Ickx győzelme révén 19-re növelte pontjai számát, és ezzel nyíltabbá tette a bajnokság kimenetelét.

## CROSSOZÓINK STUROVÓBAN

A SZIM Vasas és a Zalka crossozói közösen vettek részt a csehszlovákiai Sturovóban megrendezett versenyen.

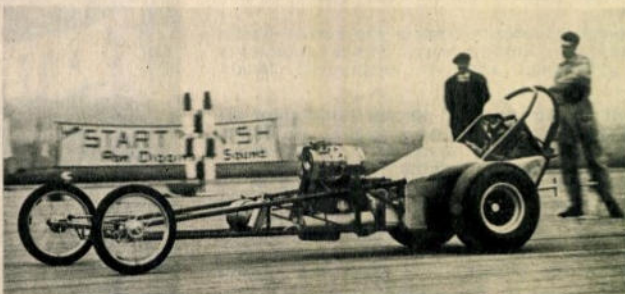
Mintha nem is első versenyüket szervezték volna a sturovóiak: kitűnő pálya és jó rendezés várta a kis magyar csapatot.

Az ötszázasok erős mezőnyében Kökényesi György nagyszerű hajrával biztosította az előkelő második helyet, míg Kovács József 250-es blokkal „kiszegített” motorjával negyediknek végzett. Závodny István az edzésen bukott, és sérült bokával nem tudott rajthoz állni.

Némeh István az első futamban 4 körön keresztül vezetette a 250-eseket, míg a hirtelen jött zápor miatt visszaesett a 4. helyre. A második futamban szintén e helyről motorhibával kellett kiállnia.

A helyi Nemzeti Tanács a jól sikerült verseny után a pályaterületet átadta a rendező Sturovoi AMK-nak, ahol a jövőben még szervezettebb versenyt kívánnak megrendezni, több nemzet részvételével.

Mécs László



## RÖVID TÁVON

— például 500 méteres rekordok felállítására — készítik az ilyen „járműveket”; ennél a korábbi kísérletnél az 1,5 literes Ford Cortina motor segítségével 20,93 mp alatt több mint 171 km/óra gyorsulást ért el a pilóta

AKINEK NÉGY  
VERSENYMOTORJA VAN



Hinnénk-e, hogy a fényképen látható, gyéren fehér hajú idős úr a motorsport mecénása? Wilbrink úr 65 éves, és Hollandiában alig képzelhető el verseny, ahol fel ne tűnne jól megtermett alakja. Bottal jár, egyik lábát elvesztette — motoron. Nem is olyan régen, hét évvel ezelőtt, 500-as szülő Nortonján olyan közlekedési helyzetbe került, hogy eltört a lába. Amputálni kellett. Természetesen nem haragszik a motorkerékpárra. Sőt. Annyira szereti, hogy négy darab speciál versenymotorja is van: két Yamaha, egy 125-ös Maico és egy 50-es Kreidler, és ezeken a védenői versenyeznek.

— Hogy minek nekem négy versenymotor? Ez a hobbym. Mert higgye el, semmi hasznom nincsen ebből. Még csak nem is reklám. Igaz, az áramvonal-idomokon ott olvasható a cégem neve: „Sterglas”. Csak hogy a nálam készült lámpa-üvegtesteken nincsen rajta a márkajelzés, tehát aki megvásárolja a gyártmányomat, az nem tudja, hogy Sterglas-készítménye van.

Egyszóval: szeretem a motorsportot, és így támogatom. És ez ellen a népes családomnak sem lehet kifogása. Öt gyermekem van, akik közül többen is szívesen kísérnek el a versenyekre. Most csak azért nem jöttek, mert nálunk, Hollandiában még javában folyik a tanítás az iskolákban. Ide, az önköz szép fővárosába a feleségem kísért el, és ő sem bánta meg ezt a kirándulást.

A Drapál-féle Yamahához nekem is van némi közöm. Tudja, az ilyen versenygépet nem egyszerű megszeretni, nemcsak pénz kell hozzá. A hollandiai Yamaha-vezérképviselő nagyon jó barátom, rajta keresztül sikerült ezt a motort megvásárolni. Most tulajdonképpen azért rohantam erre a versenyre, mert Drapál motorjának elektromos berendezéséhez kellett alkatrészek. Ezeket hoztam magammal. Úgy találom, hogy ez a fiatal Drapál nagyon jó kis versenyző. Csendes viselkedésű, megbízható, és ma már a nagy világversenyeken is szívesen „veszik” ezt a tehetséges magyar fiút... Kérem — mondta búcsúzóul —, küldjön majd egy „Autó-Motort”-t a címemre. Legyen emlékem erről a találkozásról.

(R. Gy.)

# Éjszakai autóverseny kakasszóval

Mind örvedetesebb az a tény, hogy a hazai autósportnak egyre több támogatója akad — ámbar ennek sokszorosára lenne szükség. A mecénások között örömmel üdvözljük az Autókert, amely keresztatyai minőségben csatlakozott a győri Autóklub által június utolsó vasárnapján rendezett Autóker—Rába Rallye-hoz. Az első kocsi hajnali 0,01 perckor indították a rallye-kategória 39 indulója számára kiírt 543 km-es nehéz útvonalon, majd egy órával később vágott neki a 267 km-es szakasznak az úgynevezett túra-kategóriába sorolt 52 versenyzőpár, hogy éjszaka döntsék el a győzelem és a helyezések kérdését.

Miért éjszaka versenyeztek? Nyilván azért, mert egyrészt így nemcsak nehezebb, hanem „érdekesebb” is a verseny, másrészt mert ekkor kisebb a közúti forgalom. Csakhogy így eliesik az autósport a számára nem közzömös alkalmi nézőktől, nem is szólva a gyorsasági szakaszok sötétség okozta veszélyességéről.

Korán reggel a győri célban sok beszédre adott okot az útvonal megválasztása, amely a saját kocsival indulóknak okozott gondot és utólagos költséget. Nyomasztóan hatott az egész mezőnyre az Áfor színeiben indult Szabóki—Müller pár kora hajnali tragikus balesete, amelynek során Müller Ferenc életét veszítette. Az első gyorsasági verseny cseszneki szakaszán, feltehetőleg a nagy tempó következtében NSU-juk frontálisan belesapódott a nyújtott és gyors kanyar kőkorlátjába. Ugyancsak az Áfor versenyzőpárja, a Rallye—Skodán indult Tornyai—Laványi kettős is szakadékbán fejezte be Bakonybélnél a gyorsasági versenyt. Tornyai kórházba került, versenyzőtársa szeretlenül mászott ki a súlyosan megrongálódott kocsiból. (Ezt a meghatározást is, hogy utas, vagy versenytárs, élénken tárgyalták a célban, ugyanis ez döntő lehet a veszélyeztetés kérdésénél.)

Öröm volt látni a versenyzőkön az egyre több klub- és márkajelzésű sportoverált, annak bizonyosságát, hogy a szakmai cégek nemcsak felismerik ennek fontosságát, hanem segítik is az autósportot, amelyért a többségükben saját kocsival versenyzők komoly áldozatot hoznak. Eppen az ő véleményüknek adunk helyet, amikor a kevésbé kíméletes útvonalválasztásról és az átlagok fokozatos növeléséről írunk. A magas

átlagok meg a köd miatt hullottak a büntetőpontok.

Nem sokkal 7 óra után, az előírt időben spriccellt a győri célba az első kocsi, a Ferjancz—Zsemberi pár Renault—Gordinije. — *Legjobb tudomásunk szerint* — mondta a fáradtnak nem látszó hosszú Zsemberi — *időben érkezünk minden állomásra; gondolom, ismét mi leszünk az elsők, akár tavaly.* — Kísérő kocsijuk hozta a négy specgumival szerelt kereket, a gyorsasági szakasz előtt 150 másodperc alatt cserélték le azokat. Persze, ezt is begyakorolták.

Itt, a célban találkoztunk Hansson barátunkkal is, akit ugyancsak „megtréfált” klubjának, az Áfornak a legénysége. A megbeszélte helyen ott sorakoztak a tankolásra váró benzineskannák, amelyek közül az egyikben a kiforrta hűtők pótlására szolgáló víz várt sorára. A gyors tankolás hevében Hansson BMW-jébe persze a vizet töltötték... A Késmáry—Révy duót a Skoda dinamotengelyének törése ütötte el a célba érkezéstől, de jó néhányan akadtak rajtuk kívül is, akiket ilyen vagy olyan műszaki hiba dobott ki a további vetélkedésből.

A túra osztály népes mezőnye kakasszóra, 5 óra előtt ért be a győri célhoz, ahol ideglazítónak — és főleg pontszелеktálónak — ügyességi versennyel fejeződött be számukra az Autóker—Rába Rallye.

(Az eredményt megővta a Volán és az Áfor, amit a rendezőség elutasított. Az egyesületek a Sportbizottságokhoz fellebbeztek, ahol ugyancsak nem adtak helyt az óvásoknak.)

**Rózsa György**

**EREDMÉNY. RALLYE OSZTÁLY, 2. CSOPORT, 850 KCM:** 1. Gaál—Farkas, Volán (Puch TR) 862,9 — 2. Morvai—Zsombok, Volán (Puch TR) 823,4 pont —



Felsorakoznak a kocsik a gépvétel után (Németh Sándor felvételei)

**1150 KCM:** 1. Balatoni—Sándor, Volán (Skoda-110 R) 801,4 — 2. Kovács—dr. Augustin, Volán (NSU TTS) 805,5 — 3. Rasch—Keresztesi, Volán (Skoda-110 R) 822,1 — **1600 KCM:** 1. Ferjancz—Zsemberi, Volán (Renault-Gordini) 687,4 (abszolút győztes) — 1600 KCM FELETT: 1. Hansson—Karlovit, Áfor (BMW 2002 ti) 4389,4 — 1. CSOPORT, 600 KCM: 1. Döme—Bratincák, Áfor (Trabant) 1039,8 — 2. Kiss—dr. Elekcsné, Cordatic (Trabant) 1213,1 — 850 KCM: Dr. Doby—Kovács, Volán (Fiat) 900,7 — 2. Nagy—Kiskocs, Volán Győr (Fiat Coupé) 936,0 — 1150 KCM: 1. Valcsics—Selemy, AFIT (Fiat SC) 837,1 — 2. Dr. Nádaskay—Tombar, Cordatic (Fiat SC) 849,8 — Grünwald—Heinész, Volán Pécs (Fiat SC) 871,2 — 1150 KCM FELETT: 1. Svéda, AFIT (VW-1600) 957,1 — 2. Kelemen—dr. Pulváry, Volán (P. Fiat) 1062,7 pont.

**TÚRA OSZTÁLY, 600 KCM:** 1. Gombácsi, Debreceni Volán, 153 — 2. Farkas, Áfor, 176 — 3. Komjáti, Spartacus, 194 — 850 KCM: 1. Zima, Spartacus, 146 — 2. Donáti, Pécsi Volán, 180 — 3. Haschek, Spartacus, 183 — 1150 KCM: 1. Kilnk, Spartacus, 153 — 2. Oravecz, Áfor, 237 — 3. Kromek, Volán, 266 — 1150 KCM: 1. Lakos, Spart. 212 — 2. Hernyák, Áfor, 253 — 3. Gyócsi, Kaposvár, 296 — 1150 KCM FELETT: 1. Baumgartner, Pécsi Volán, 168 pont.

**ÖSSZESÍTETT SORRENDENBEN:** 1. Ferjancz—Zsemberi, illetve Zima—Kondorosi.



A Hans Bertil Hansson—Karlovit Kristóf kettős BMW-kocsiján indul a kategóriagyőzelem felé

## CÍMLAPUNKON:

Egy új Lamborghini-kocsi, a „Countach”, Bertone-karosszériával (ismertetése a 11 oldalon)

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

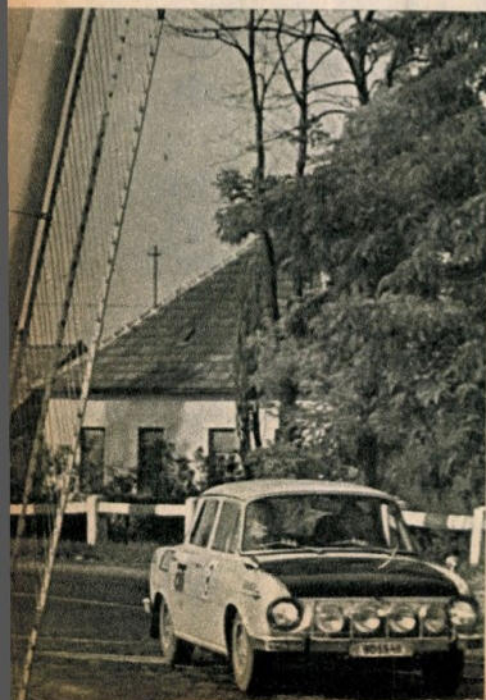
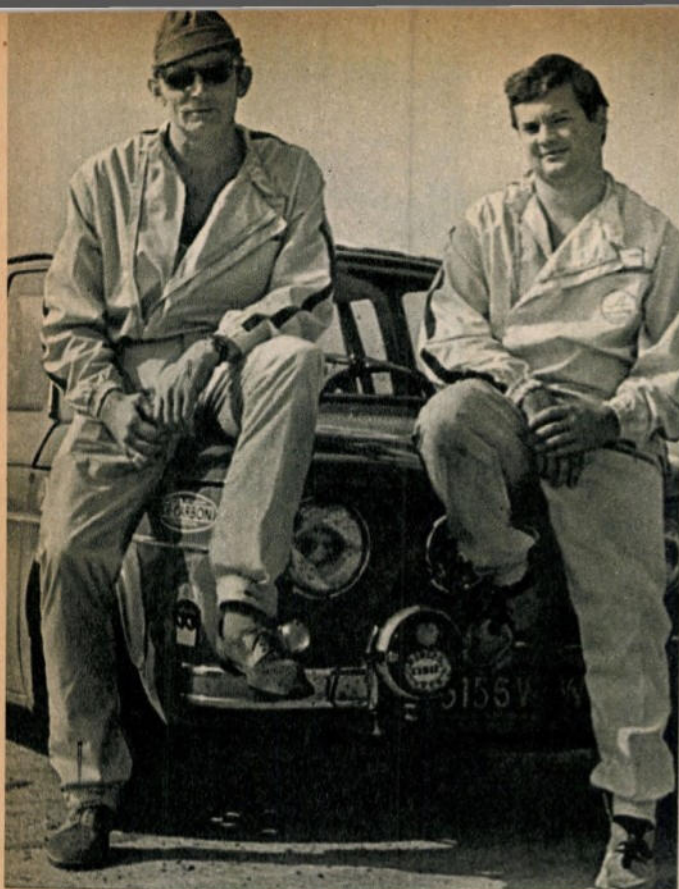
**INDEX: 25.108**

71.6934 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató

## Éjszakai autóverseny kakasszóval

Az új nevű Autóker—Rába Rallye egy hagyományos versenyt takar, amely a magyar autóbajnokság harmadik futamaként került lebonyolításra, de csak a rallye osztályban indulók számára. A verseny részletes beszámolóját a 31. oldalon közöljük.

A bal oldali kép a győri cél depójában készült, a kora reggeli órákban. Zsemberin (sapkában) és Ferjácson nem látszik, hogy éjfél óta 543 kilométert daráltak le, pedig ez nem volt sétaút. Elképzelhető, mennyire kellett sietni, hogy egyes kacskaringós szakaszon kijöjjön a 80 feletti kötelező átlag. Nyögött is nagyokat az efféle huzáracsínyekre előkészített 1300-as Renault-Gordini-motor



Már felébredtek a dunántúli kakasok, és hangos kukorékolással adták hírül a reggeli érkezését, amikor a rallye-stákegő fényszórókkal fáradhatatlanul falták a kilométereket. A felső bal oldali képen a Balatoni—Sándor kettős igyekszik. Alattuk az Autóközlekedési Tanintézet két versenyzője, Klein Imre és Sül Gyula egy éppen nyitott sorompó alatt oszon tova. (Jobbról fent) Némi késéssel bár, de itt van a győri célban a Jancsó—Ormodi kettős. Alattuk a Rasch—Keresztesi pár az egyik ellenőrző állomásnál

(RÓZSA GYÖRGY felv.)

