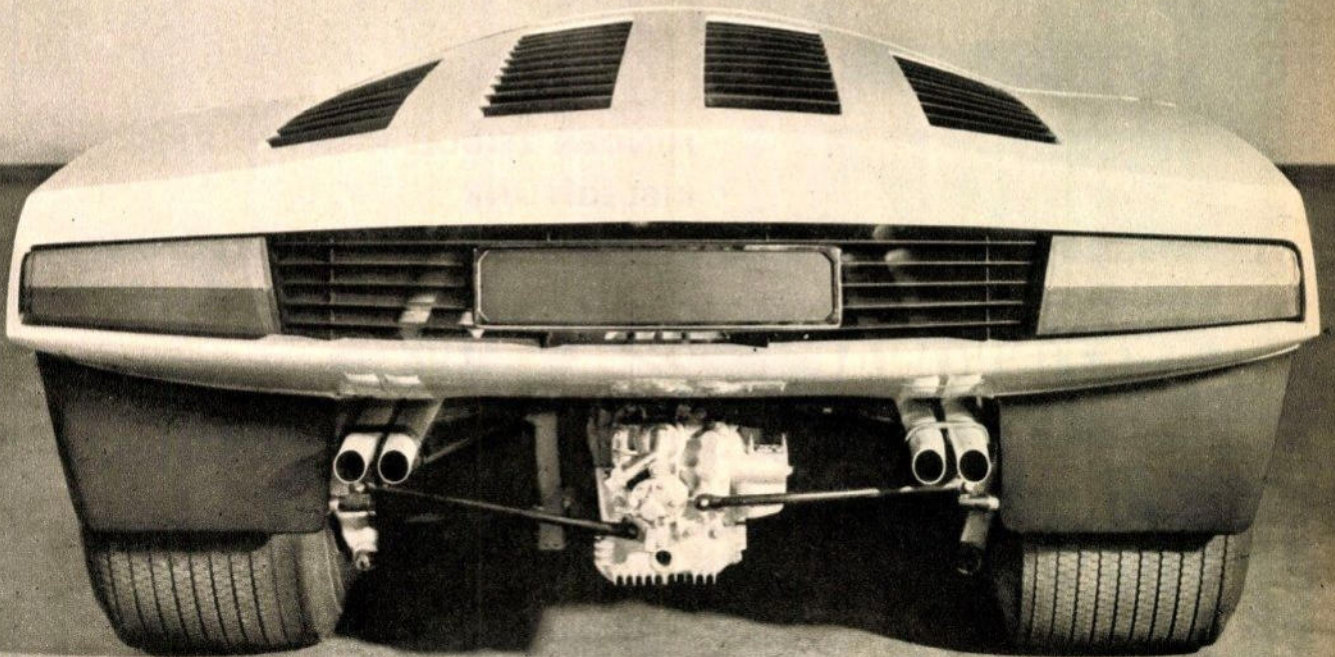
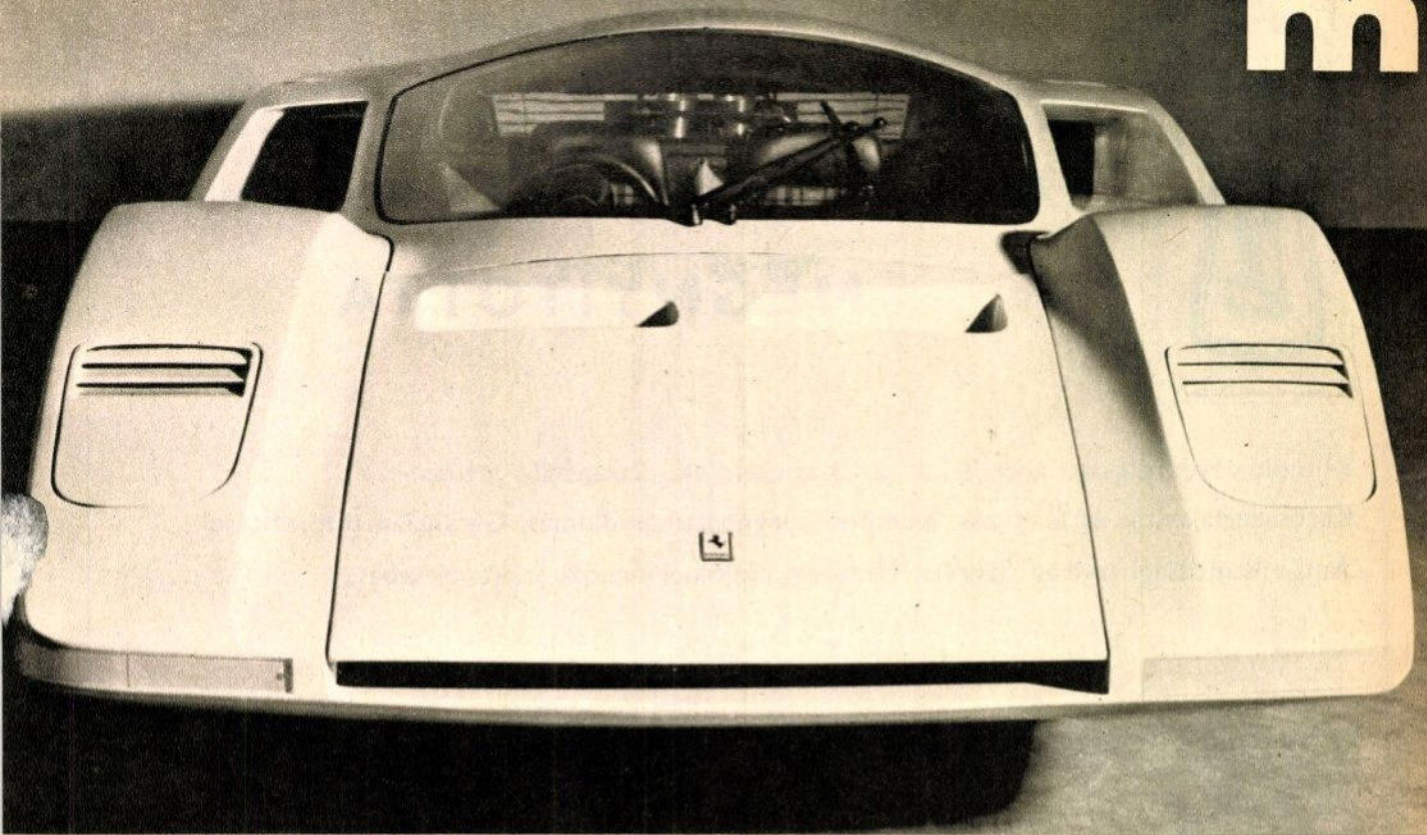


am



autó-motor

XXIV. évf.
1971. VI. 6.
Ára: 3 Ft

11



A HUNGAROSZERVIZ

1971. június 1-én

ZSIGULI MÁRKASZERVIZÉT

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



MEGNYITOTTA

Kijelölt vevőszolgálati állomás. 1—2—3-as szemlék. Garanciális javítások.

Karosszéria javítás és fényezés. Komplex diagnosztikai állomás. Garancián túli javítások.

Autóvillamossági javítás. Szerviz. Minőségi olajok. Mérnöki szaktanácsadás.



**AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT**

TEL.: 136-093

**MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT
KIELÉGÍTÜNK.**

KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!

VILÁGSZÍNVONAL



**MINDEN KOCSIHOZ
MINDEN IDŐBEN**



A gépjárművek hatósági és időszakos műszaki felülvizsgálatairól

Írta: UJVÁRI TIBOR, a KPM Autófelügyelet igazgatója

Az Autó—Motor múlt év december 21-i számában tájékoztatást adtunk a gépjárművek új hatósági és időszakos műszaki felülvizsgálatának rendjéről.

A cikk megjelenésekor még csak utaltunk a belügyminiszter és a közlekedés- és postaügyi miniszter közös rendelkezésére, ez év február 1-én azonban ténylegesen megjelent a közúti közlekedés szabályait módosító új rendelkezés.

A fent említett cikkben egy előzetes tájékoztatást adtunk az új vizsgarendről, ez alkalommal az első három hónap tapasztalatai alapján kívánunk további részletes tájékoztatást adni és a gépjárművek üzemeltetőinek figyelmét felhívni néhány típusesetre.

Az 1/1971. BM—KPM rendelet megjelenését követően az úgynevezett „hatósági gépjármű-felülvizsgálatok” és a gépjárművek „időszakos műszaki felülvizsgálata” lebonyolításában kettévált, a gyakorlati lebonyolítást illetően az alábbiakra hívjuk fel a figyelmet:

- Időszakos műszaki felülvizsgálatra a postahivataloknál megvásárolható „egységcsomag” segítségével lehet jelentkezni úgy, hogy az abban található nyomtatott borítékot ajánlott küldeményként postán feladják az Autófelügyelet Bp. 5., Postafiók 217 címére. A küldemények, a jelentkezések a KPM Autófelügyelet Programirodájához érkeznek, melynek címe: Bp. XI., Thán Károly u. 3., telefonszáma: 452-117 és 253-441.
- Időszakos műszaki felülvizsgálatra csak postán lehet jelentkezni. A kért időpontok alapján a KPM Autófelügyelet Programirodája válaszértesítést küld.

Távolmaradás a vizsgáról

Miként korábbi cikkünkben is közöltük, ezúton ismételtelen felhívjuk az üzemeltetők figyelmét, hogy a vizsgáról történő elmaradás a vizsgadíj elvesztését jelenti, és újabb jelentkezéssel, újabb egységcsomag felhasználásával új vizsgaidőpont kijelölését kell kérni.

Az Autófelügyelet mulasztás esetén csak alaposan indokolt és igazolt távolmaradást tud elfogadni. Ilyenek például: betegség, bírósági idézés stb. Azt az indokolást, hogy a gépkocsi műszaki előkészítése nem fejeződött be, a Programiroda nem tudja elfogadni, és ezúton hívjuk fel az üzemeltetők figyelmét, hogy műszaki felülvizsgálatra csak előzetesen előkészített gépjárműveket jelentsenek be.

Az Autófelügyelet Programirodáját igen sokan keresték fel új vizsgabesorolási kérelemmel olyanok, akik a távolmaradást nem tudták kellően igazolni. Új időpont meghatározására díjmentesen természetesen nem kerülhetett sor.

Sokan kértek *halasztást*, illetve vizsgaidőpont-módosítást. Ezúttal kell felhívni a figyelmet arra, hogy az Autófelügyelet a lejárt forgalmi engedéllyel rendelkezők részére halasztást adni nem tud, az Autófelügyelet csupán eredményes vizsga esetén meghosszabbítja 3 évre a forgalmi engedély érvényességét. A vizsgáról elmaradás esetén halasztásra nem kerülhet sor, s a gépjármű a lejárt forgalmi engedéllyel nem vehet részt a közúti forgalomban.

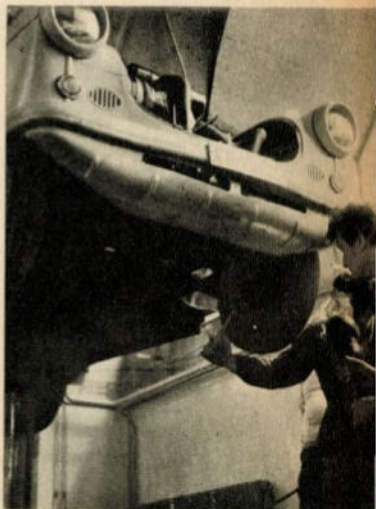
— Ezúton is felhívjuk az üzemeltetők figyelmét az egységcsomagban található tájékoztatóra. E tájékoztató részletesen leírja, hogy a vizsgára való jelentkezés során miként kell eljárni. A jelentkezéshez az előre nyomtatott borítékba be kell helyezni a jelentkező- és válaszlapot, a gépjármű-vizsgalap mindkét példányát fejrésszében kitöltve és a válaszlapot saját névre szólóan megcímezve. Külön felhívjuk a figyelmet arra, hogy a jelentkezést megelőzően a vizsgadíj befizetések a gépjármű-vizsgalap hátlapjára is meg kell kérni a postahivataltól a befizetés igazolását, mert enélkül a jelentkezés érvénytelen. Ezt a befizetési igazolást a postahivatalnak díjmentesen kell adnia. A befizetési igazolás 1 Ft-os díját az egységcsomag ára magában foglalja.

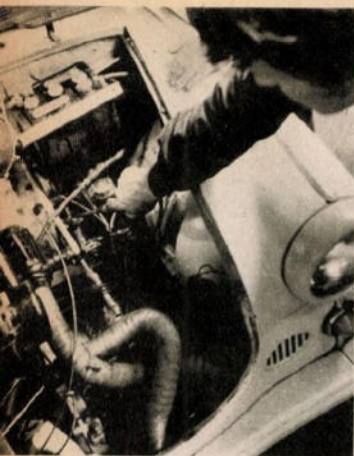
— Több budapesti gépjárműtulajdonos kérte, hogy az időszakos műszaki felülvizsgálatra való jelentkezéskor melyik vizsgalábázist jelöljék meg. A budapesti jelentkezőknek vizsgalábázist névre szólóan nem kell megjelölniük, csupán azt a megjegyzést írni, hogy „Budapesten”. Az Autófelügyelet Programirodája a budapesti jelentkezőket a mindenkor báziskapacitásoknak megfelelően budapesti vizsgahelyre osztja be.

— Több alkalommal érkezett megkeresés, érdeklődés, hogy a vizsga színhelyén milyen javításra van lehetőség. E téren a műszaki szakértők lehetőséget adnak olyan kisebb hibák helyszíni javítására, amelyek feltehetően a vizsgára való elindulástól a vizsga színhelyéig keletkeztek. Ilyenek például: égőcsere, villogó-utánállítás stb.

— Többször felvetődik a kérdés, hogy a gépjárművek üzemeltetésénél a gyártási évet figyelembe véve van-e korlátozás. E téren ez idő szerint korlátozás nincsen, azonban a gépjárművek műszaki állapotát a felülvizsgálatokon különös figyelemmel vizsgálja a műszaki bizottság.

— A vizsgálatok során gyakran találkozik a bizottság olyan műszaki hibákkal, amelyek a közúti közlekedésben közvetlen balesetveszély forrásai lehetnek, ezért a





gépjárművek alkalmatlan minősítést kapnak, és a bizottság a gépjármű hatósági jelzéseit elveszi. Ilyen hibák elsősorban a rosszul beállított útmegvilágítók, a gépjármű elektromos fényjelző berendezésének helytelen működése, a kézifék nem kielégítő hatása, a lábfelek nem kielégítő, illetve egyenlőtlen hatása stb. Külön fel kell hívni a gépjárműtulajdonosok figyelmét arra, hogy a műszaki felülvizsgálat előtt át kell vizsgálni a gépjármű összes szerkezeti részeit (hátsó futómű, lökésgátlók, első futómű, kormány szerkezet, kardántengely, fékcsőhálózat, üzemanyag hálózat, elektromos vezetékhálózat), a gépkocsi alvázat, illetve önhordó kocsiszekrényét, mert gyakran külsőleg — esztétikailag — jó állapotú járműveknél található súlyos szerkezeti hiba.

Külön meg kell említeni a gumiabroncsok állapotát. Több alkalommal a bizottság ideiglenesen megfelelő minősítést adott azért, mert a gumiabroncsok állapota nem volt kielégítő. Amennyiben bármilyen okból kifolyólag az üzembentartó az ideiglenesen megfelelő minősítés 60 napos időtartama alatt a gumiabroncsokat nem tudja pótolni, a bizottság az ismétlővizsgán a gépjárművet alkalmatlannak fogja minősíteni.

Ismétlővizsga, pótvizsga

Aki az időszakos műszaki felülvizsgálaton „ideiglenesen alkalmas” minősítést kapott, s ennek megfelelően a forgalmi engedélyét csak 2 hónappal hosszabbították meg — a gépjármű megjavítása után ismétlővizsgára jelentkezhet. A korábbi közléssel szemben az egységcsomag megvételével és az 50%-os vizsgadíj befizetése után — központi programozás nélkül — a legközelebbi időszakos műszaki vizsgálaton lehet közvetlenül a szakértőnél jelentkezni. Az ismétlővizsgán azonban be kell mutatni a korábbi vizsgalapot is, ahol a hibák fel vannak tüntetve.

Ha a gépjármű az ismétlővizsgán nem kap alkalmas minősítést, azt csak „alkalmatlannak” lehet minősíteni és a bizottság a hatósági jelzéseket bevonja.

Alkalmatlan minősítés esetén a gépjármű kijavítása után pótvizsgára kell jelentkezni új egységcsomag megvételével, a teljes vizsgadíj befizetése után, ugyancsak a legközelebbi időszakos felülvizsgálati vizsgahelyen a szakértőnél.

Amennyiben a korábbi „alkalmatlan” minősítést követően a hatósági jelzések bevonásáról az üzembentartó a Rendőrségtől „Határozatot” kapott (kb. 30 nappal később), újabb vizsgára nem az időszakos felülvizsgálati helyen, hanem az úgynevezett hatósági vizsgahelyen lehet jelentkezni „ismételt forgalombahelyezés” céljából való vizsgára.

A forgalmi engedély érvényességi ideje

Az 1/1971 BM—KPM rendelet szerint a forgalmi engedély érvényessége a kiállítás keltétől számított 3 év, illetve az időszakos felülvizsgálat során bejegyzett érvényességi idő. Átmeneti rendelkezésként az Autófelügyelet válaszlapján feltüntetett vizsga időpontjáig, de legkésőbb ez év május 31-ig lejárt forgalmi engedéllyel is részt lehetett venni a közúti forgalomban. Ez az átmeneti idő azonban június 1-ével lejárt.

A gépjárművek hatósági vizsgálata

A hivatkozott korábbi cikkben nem tettünk említést a gépjárművek úgynevezett hatósági vizsgájának új rendjéről (ilyen vizsgaok: első, ismételt forgalombahelyezés, a gépjármű nemében, jellegében, tulajdonviszonyában beállt változás, alváz- vagy motorcsere, a forgalmi engedélyről másodlat kiállítása stb.).

Ezúton adunk részben tájékoztatást az e vizsgák során követendő eljárás felől. Erről a későbbiek során folytatjuk közléseinket.

A gépjárművek hatósági megvizsgálásához szükséges nyomtatványok (gépjárművizsgalap, átutalási postautalvány) a gépjárművek hatósági vizsgájának helyszínén, az Autófelügyelet megyeszékhelyi megbízottjainál, valamint a megyei Rendőrfőkapitányságok gépjárműnyilvántartóinál szerezhetők be.

A gépjárművek hatósági vizsgáit Budapesten a X., Gyömrői út 105. sz. alatt (Budapesti Fővárosi Szállítási Vállalat telepén) végzik, vidéken pedig a megyeszékhelyeken a hét adott napjain. E vizsgahelyek a postahivataloknál kifüggesztett táblán tudhatók meg, miként azt az Autó—Motor múlt év december 21-i számában is közzétettük.

Az előbbi vizsgaokkal tehát hatósági gépjárművizsgára Budapesten a KPM Autófelügyelet X., Gyömrői út 105. alatt található megbízottjánál lehet jelentkezni, hétköznap 7—13 óráig személyesen, vagy telefonon a következő számon: 476-750/162 mellék.

A megyeszékhelyen megrendezésre kerülő hatósági vizsgára jelentkezni az Autófelügyelet megyeszékhelyen levő megbízottjainál lehet, a hatósági jelzések nélküli gépjárművek részére a megfelelő engedélyeket is ők adják. Ezek címére az Autó—Motor legközelebbi számában térünk vissza.

Felhívjuk az üzembentartók figyelmét, hogy hatósági vizsgaokkal csak hatósági vizsgán lehet megjelenni az ehhez szükséges vizsgalappal. E vizsgaokkal a jelentkezést időszakos felülvizsgálaton a szakértők nem fogadják el.

A gépjárművek hatósági és időszakos műszaki vizsgái tekintetében a követelmények nem változtak, az utóbbi hónapokban a vizsgálatok teljességét fokoztuk.

Mutatkozik ez abban, hogy számos gépjárművet kellett ideiglenesen megfelelőnek, illetve alkalmatlannak minősíteni. Ezúton kérjük az üzembentartókat, hogy gépjárműveiket még alaposabban készítsék elő a műszaki vizsgára.

A gépjárművek hatósági és időszakos műszaki felülvizsgálatának tapasztalataira és a követendő eljárásra az Autó—Motor legközelebbi számában visszatérünk.



Hol álljon az autó?

A XIV. kerületi Ingatlankezelő Választmány Igazgatójával, Kiss Tiborral beszélgettünk egyik olvasónk panaszáról, aki autójának a ház udvarán történő elhelyezése körül nehézségekkel találkozott. „Higgye el — mondotta — igyekezzünk az ilyen egyéni kéréseket is teljesíteni. De mi inkább más módon kívánunk segíteni az autók elhelyezésében. Néhány hét múlva jelentkezem a szerkesztőségnek ebben az ügyben.”

Ígéretét meg is tartotta. Meghívott bennünket egy helyszíni szemlére. Ott volt az Építési és Városfejlesztési Minisztériumból Soltész László főosztályvezető és Dános György, az IKV főigazgatója is, hogy más szakemberek társaságában szemrevételezzék a Kerepesi út 78/a. sz. alatti háztömb széntároló pinchehelyiségeit. A lakótelepen ugyanis bevezették a távfűtést, s az IKV igazgatója elhatározta, hogy a feleslegessé vált széntárolók helyét garázsszá alakíttatja át. Saját tervező csoportjuk, az ugyan-csak lelkes Tatits Istvánné irányításával már dolgozik is a terveken.

A helyszíni szemle megállapította, hogy a terv reális. Mintegy 120 kocsinak lesz itt helye. A szellőzés adva van, ki tudják alakítani az automós helyét is, és egy autószerelő szakembert alkalmaznak a garázs kezelőjeként.

Példamutató intézkedés! Társadalmi segítséget is kapnak hozzá. Így például máris jelentkezett egy ott lakó mérnök, hogy szívesen segít a tervezésben. És bizonyára jócskán akadnak autótulajdonosok, akik hajlandók anyagilag is hozzájárulni az építkezéshez, ha biztosítják számukra az állandó garázshelyet.

Kiss elvtárs elmondotta, hogy kerü-

A helyszíni szemle szakembereivel megállapították, hogy a Kerepesi úti lakótelep felszabadult alagsora valóban alkalmas lesz 120 autó befogadására



A kis Haflinger bizonyára segítséget ad a XIV. kerületben sok helyen kialakított parkolóhelyek tisztántartásához is

letében eddig is sikerült sok helyen parkolóhelyet kialakítani. Például a Thököly úton is néhány üres telek köré kerítést húztak, és parkolásra adják bérbe a területet. A vízvezetéket is felszerelték az automósokhoz. Ahol lehet, az árkokok alatt is engedélyezik az autók tárolását.

A szemlén résztvevőknek egyúttal bemutatták azt az új kis Haflinger-járművet, amelyet az igazgató külföldi tanulmányútján látott meg, és a Fővárosi Tanács segítségével a kerületek között elsőként vásárolhatott meg. A kis gépet a járdák, úttestek söprésére, mosására, sózására, ho-

mokozására éppúgy lehet használni, mint hóeltakarításra. Ha beválik, bizonyára a többi kerület is kap ilyen.

Nagy örömmel írtuk le mindezeket, mert annak a bizonyítékát látjuk, hogy ha az illetékes vezetők szívényüknek tekintik az autók elhelyezését — ami végeredményben minden kerületben gondot okoz —, megtalálhatják a lehetőséget a segítségre. Szeretnénk minél több kerületből hasonló jó híreket kapni!

r. gy. i.

A GARÁZSÉPÍTŐ SZÖVETKEZETEK LÉTESÍTÉSÉNEK MÓDJA

Amint arról már említett tettünk, a SZÖVOSZ elnöksége jóváhagyta a garázsépítő és fenntartó szervezetek alakításának, valamint működése elősegítésének irányelveit, továbbá a garázsszövetkezetek alapszabálymintaát. Az alapszabályminta a SZÖVOSZ Értesítőben már meg is jelent.

Az alapszabályminta szól a szövetkezetek céljáról, feladatáról, taglajáról a szövetkezeteknek az építkezések időszakában, valamint az építkezések befejezése után jelentkező feladatait, a szövetkezetek működését, finanszírozását, ügyintézését, a vezető szervekre vonatkozó előírásokat, továbbá intézkedik a szövetkezetek érdekképviselői kérdéseiről.

A garázsépítő és fenntartó szövetkezetek a tagok önkéntes személyi társulása és anyagi hozzájárulása révén létrehozott szociális társadalmi-gazdasági szervezetek. Célkitűzésük, hogy tagjaik számára saját anyagi megtakarításaik felhasználásával, valamint a szövetkezeti tagság közreműködésével gépjárműtulajdonosokat építsenek, azt követően pedig ellássák a fenntartással és üzemeltetéssel járó feladatokat. Gondoskodnak a garázsok és egyéb létesítmények (telep, kocsimosó, szerelőműhely stb.) rendeltetészerű használatáról, megővésétől, karbantartásáról, a járművek üzemeltetéséhez kapcsolódó szolgáltatások területén jelentkező tagsági igények kielégítéséről.

Az alapszabály szerint célszerű, ha a szövetkezet ellátja az építetési és beruházási feladatokat, megrendeli a tervezést, vagy társadalmi munkában a tagjai készítik el, beszerzi az építési engedélyeket, biztosítja a telket adásvételi, vagy ideiglenes használat esetére szóló megállapodás alapján. Elképzelhető, hogy az építkezést házilag végzi, de igénybe veheti más szövetkezetek segítségét, többszintes csarnok-garázsok építésénél építésszövetkezetek vagy építőipari vállalatok közreműködését. Az építkezés után gondoskodik a garázsok rendeltetészerű zavartalan használatáról, a közös vagyon védelméről, a garázs-rend betartásáról. Lehetősége van kocsimosó, kisebb műhely üzemeltetésére, benzinkút létesítésére és fenntartására,

kisebb mennyiségű javítási anyag beszerzésére és tárolására. A szövetkezet végzi a felújításokat, az építmények és az odavezető utak karbantartását.

Az alapszabályminta intézkedik az Autóklub helyi szerveivel történő együttműködés kereteiről, és felhívja a figyelmet, hogy a szövetkezetek már a megalakulásnál támaszkodjanak az Autóklub segítségére.

A szövetkezeti garázs a tag személyi tulajdona és azt a telekkönyvben is a tag nevében tartják nyilván. A telek és a közös létesítmények a szövetkezet közös tulajdonában állnak, ugyanúgy, mint a közösen beszerzett eszközök és felszerelések is. A garázsszövetkezeti tag a személyi tulajdonában levő garázsát elidegenítheti. Ezekre azonban a garázsszövetkezet elővételi jog illeti meg.

A garázsszövetkezetnek csak az lehet tagja, aki gépjárműtulajdonos, vagy igazolja, hogy bizonyos idő múlva gépjárműtulajdonos lesz. Nem lehet tag, aki már más garázsszövetkezetnek tagja. A szövetkezeti garázsban csak a tagok vagy hozzátartozók járműveit lehet elhelyezni; az igazgatóság azonban hozzájárulhat ahhoz, hogy a tag átmenetileg bérbe adhasa az éppen üresen álló garázsát.

A SZÖVOSZ elnöksége az alapszabálymintaival egyidejűleg irányelveket is fogadott el. Ezekben felhívja a figyelmet arra az általános előírásra, hogy a legkisebb szövetkezeti alakulás létszáma öt személy. Ahhoz azonban, hogy a garázsok üzemeltetése gazdaságos legyen, megfelelő nagyságú létesítmény szükséges. Ha a közös garázs szervizt, javítóüzemet is magába foglal, a leggazdaságosabb a kétszáz kocsi befogadó épület. Budapesten és a nagyobb városokban a legcélszerűbbek az üzemi jellegű többszintes, válaszfal nélküli termes garázsok. De ha az épület csak garázsul szolgál, már 40–50 kocsihely is kielégítőnek mutakozhat.

PÉCSETT MEGALKAKULT

az Autóklub női szakosztálya. Az alig fél éves közös programmal összekovácsolt lelkes kollektíva eddigi tevékenységéről és igazán példamutató jövőbeni terveiről Bánfi Józsefné tájékoztatta szerkesztőségünket. A közlekedési előadásokon rendszeresen foglalkoznak a Kreszt módosító rendelkezésekkel és a miénktől eltérő külföldi közlekedési előírásokkal, jelzésekkel. A „Csináld magad!” mozgalom keretében autóműszaki tanfolyamokat rendeznek. Ezeknek kitűnő szakemberek irányítása mellett a nők is megtanulják: hogyan lehet a közúton jelentkező és könnyen javítható hibákat felismerni és elhárítani. A munkatervükbe iktatott előadásokon szó esik arról is, hogy melyek azok a legszükségesebb alkatrészek, kényelmi és egyéb kiegészítő kellékek, amelyeket egy-egy hosszabb — esetleg közösen rendezett — autótúrához érdemes magukkal vinniük. Jogászok tájékoztató előadásait is megszervezték olyan témákról, amelyek a jogvédelem biztosítását taglalják az esetlegesen nő által okozott karambolnál. Ezen túlmenően a rendszeres öszejeveleiken foglalkoznak a közlekedési egészségügytel, az elsősegélynyújtási tudnivalókkal, autópótlással és kötetlen beszélgetések formájában az érdekesebb hazai és külföldi túrák élménybeszámolóival.

A KÜZÉPISKOLÁSOK

Kresz-vetélkedőjének országos döntőjét június 20-án, 10 órai kezdettel rendezi meg a Közúti Balesetelhárítási Tanács a KPVD SZ Jókai utcai kultúrotthonában, ahol már az eddigi versenyek során legjobbnak bizonyult 6 vidéki és 1 fővárosi öt-öt főnyi csapat fog versenyezni a legjobbnak járó címért és jutalmakért. Az első helyezést elérő csapat mindegyik tagja 700 forintos vásárlási utalványt és csapatdíjat kap. Ezenkívül a verseny többi résztvevője is értékes jutalmakban részesül, amelyek nagy részét a szakma különböző intézményei ajánlották fel. A döntő vetélkedőre szívesen várja az érdeklődőket a rendezőség.

A DUNAKANYAR ÚJ FŐÚTVONALA

az új M11-es út szentendrei átvezetésének több változatát is vizsgálják a terve-

Atadták rendeltetésének a Volán 1. számú Vállalat XIV., Mogyoródi út 32. alatti épített műszaki forgalmi telepét. Az 1200 autó befogadására alkalmas új műszaki állomáson a karbantartási munkálatokra tágas, világos, 35 állásos javítócsarnok szolgál. Közvetlenül mellette helyezték el a 72 méter hosszú szervizvizsgáló szemle pályát. A kocsik továbbítására hazánkban itt alkalmaznak először kilencállásos mozgó szállítópályát. A fedett és zárt kétpályás kocsimosóban teljesen gépesítették az alvázmosást. A műhelycsarnok alatt levő 1300 m² alapterületű raktárba teherlift szállítja a karbantartáshoz szükséges alkatrészeket. Impozáns látványt nyújt a nagy javítócsarnok (MTI — Hadas János felv.)



Speciálisan a belső városi használatra konstruálták ezt az érdekes vonalvezetésű járművet a Szovjetunió Összszövetségi Műszaki Formatervező Tudományos Kutatóintézetében. A személyautók és könnyű teherautók előnyeit és adottságait tükröző újszerű járművet F. S. Uglova formatervező művész vezetésével valósították meg

zők. Az egyik elképzelés szerint a Dunaparton haladna. Ennek hátránya, hogy ez Szentendrét elvágná a Duna-parttól, ráadásul a műemlék jellegű parti részen számottevő bontásokra lenne szükség. Más elképzelés szerint az M11-es Szentendre és Izbég között vezetne, ami a skanzen-múzeum megközelítését is elősegítené. A szentendrei városrendezési terv a Dunától nyugatra 1200—1300 méterre jelölte ki az új út helyét, beépített területen. A tervezők azt is felvetették, hogy — a Kis-Duna-ág áthidalásával — a Szentendrei-szigetre épüljön új út, amely Visegrád előtt csatlakozna a meglévő 11-eshez.

GUMIABRONCSGYÁR

épült az NDK-ban levő Neubrandenburgban, a Szovjetunió és Csehszlovákia közreműködésével.

A DUTRA—6500

homlokkrakodó gép 0-szériájának teljes dokumentációja elkészült a Vörös Csillag Traktorgyárban. Az első öt példány még az idén elkészül. A gép konstrukciós tapasztalatait előreláthatóan majd a csuklós trailer és csuklós scraper kialakításánál is hasznosítják. Ugyanakkor kiemelt gyártmányserkesztési fel-

adatuk az idén a Dutra—Steyr 130 lóerős típusváltozat terveihez az elkészítése is.

MÁSFÉL MILLIÓ LAKÓKOCSI

van Európában forgalomban. A vezető helyet Anglia foglalja el, ahol 480 ezer (!) utánfutó lakókocsi tartanak nyilván. Az összkomfortosan vándorló turisták ranglistájának második helyén Franciaország áll 250 ezer lakókocsival.

ÜTELZARAS:

A 85. sz. győr—nagyeceni főút 69+375 — 70+821 km között július 31-ig. Terelőút: a nagyeceni bekötőtűt Nagyecenk és Kiscenk közötti szakaszon, valamint a 84. sz. balatonederics—sárvár—soproni főúton a 113+600 — 114+620 km között.

A POLSKI FIAT KOCSIKBÓL

a varsói gyár az idén 33 ezer darabot exportál, többet, mint a legutóbbi két évben összesen. E típusok legnagyobb vevője Magyarország, de jelentős mennyiséget vásárol az idén Csehszlovákia, az NDK, Belgium, Hollandia, Ausztria, Finnország és Libanon, és megállapodást kötöttek a Polski Fiatok exportjára az NSZK-val, Franciaországgal és Svájc-al is.

VILÁGBAJNOK A NÉPLIGETBEN

A Zalka Máté MK június 20-i gyorsasági motorkerékpárversenyén a tavalyi világbajnok, Dieter Braun is rajthoz áll a világ leggyorsabb 125-ösével, a kéthengeres Suzukival, ezenkívül indul a 250-es géposztályban is Yamahával. Már ezért is érdemes lesz kimenni a Népligetbe, ahol 12 nemzet motorosai mérik össze képességeiket. Itt lesz többek között a forgótárcsás Maicójával az NSZK-beli Günther Fischer, az osztrák Bergold, Auer, az ír Coulter. Az edzést szombaton, 19-én 12 órakor kezdik, az év legnagyobb versenyének rajtja vasárnap 1/2 10 órakor lesz.

Tallózás a világsajtóból

Szlovákiában kötelezővé tették a biztonsági öv használatát, Júniustól már megbírságozzák azokat a gépkocsivezetőket, akiknek kocsija nincs ellátva ilyen övvel. Az öv becsatolása azonban csak az országutakon, illetve a lakott területeken kívül kötelező. A rendelkezés alól csak azok a régi típusú autók mentesülnek, amelyeknek ősleire a biztonsági övet nem lehet felszerelni. (Új Szó)

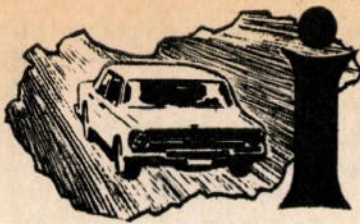
A nagyvilág asztalitenisz-világbajnokságon részt vett kínai csapat a Toyota Motorstól egy személyautót és két mikrobuszt, a Hino Motorstól két 53 üléses dízelbuszt vásárolt. Ez az első eset, hogy ilyen autók kerülnek kivételre Kínába. Japánban úgy vélik, hogy ez a vásárlás lehetőséget ad hasonló típusú kocsik további exportjára, s a Hino már be is jelentette, hogy elfogadja a kínai feltételeket. (The Japan Times)

Az első atomenergiával kivilágított közlekedési táblát Phoenix város (USA) közelében helyezték el az egyik nagy forgalmú országút mentén. A táblán levő betűk és nyílak világító foszforral bevont kis tartályok révén rajzolódnak ki: az átlátszó falu „tartályok” belsejében a kripton-85-ös számú izotópját helyezték el, amely szintén gáz halmazállapotú. A kripton-85 izotóp az atomreaktorok mellékterméke. A világító foszfor a folyamatosan bomló izotóp bomlástermékeinek „bombázására” úgy reagál, mint a televíziós készülék képsőve az elektronok becsapódására. A világító tábla éjjel 165 m-re tisztán látható. Az említett izotóp felezési ideje 10,6 év, ami azt jelenti, hogy sugárzási energiája ennyi idő alatt csökken a felére. Az új megoldás olyan helyen használható, ahol nincs villamoshálózat, és annak bevezetése egyébként sem lenne gazdaságos. A tábla nem sugárveszélyes, mert összetörése esetén az izotóp gáz tiz-ezerszeresére hígul fel. (Automobil Revue)

St. Moritzban 71 éves korában meghalt Fritz von Opel, az Opel autógyár alapítójának unokája. Fritz von Opel a húszas években az ismert autóversenyzők közé tartozott: 1928-ban rakétaautójával 220 kilométeres rekordsebességet ért el. (Die Tat)

A wiesbadeni Szövetségi Statisztikai Hivatal jelentése szerint az NSZK-ban 1970-ben 19 123 halálos áldozata volt a közúti közlekedési baleseteknek. Tizenöt százalékkal több, mint 1969-ben. A sebesültek száma 1 391 000 volt, szintén 15%-kal több, mint 1969-ben. (Die Welt)





smerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

27

Tovább haladva mindössze 6 km távolságra van Romhány. A Lókos-patak hídjánál álljunk meg egy percre (1. kép). Hajdan a hid mindkét oldalán nagy kiterjedésű mocsaras rét terült el. Jelenleg a házszorok a patakig húzódnak. A lengyel és svéd csapatokkal megerősített Rákóczi-sereg 1710. január 12-én nagy csatát vívott itt a labancokkal. A heves küzdelem váltakozó hadiszerencsével folyt. Mindkét fél veszteségei jelentősek voltak. A romhányi csata végül is Rákóczi csapatának vereségével ért véget, ami a fejedelmet további visszavonulásra készítette. Ez volt a Rákóczi-szabadságharc utolsó nagy küzdelme.

A Lókos-patak hídját 1795-ben egyetlen barokk szoborral díszítették. Haladjunk tovább, majd a bal oldalon levő cserépkályahagyárat magunk mögött hagyva forduljunk jobbra. Az út mentén a község ház-sorai lassan megszűnnek s bal kéz felől találjuk „Rákóczi fáját”. A ropant terebélyes, vastag törzsű, évszázadokkal dacoló török-mogyorófa ritka példánya ez (2. kép).

Szátok irányába haladva jobb kéz felől a domború, zsindeletetű, sajtós vonalú barokk volt Prónay-kastéllyal találkozunk; udvarán minden valószínűség szerint Rákóczi sátra állott. Ugyanazon út mentén 1932-ben magyar, svéd, lengyel feliratú emlékoszlopot állítottak, amely a fejedelm utolsó nagy csatájának s a küzdelemben hősi halált halt katonáknak emlékét idézi.

A 2-es főútvonalon folytatva utunkat, Borsosberénynél forduljunk jobbra. A táj nagyon szép, az út nagyon rossz, de óvatos, lassú vezetéssel szerencsésen eljuthatunk Horpácsra. Még szerencse, hogy az elágazástól mindössze 2,5 km távolságra fekszik. Az enyhe lejtőkben, tágas völgyekben és fennsíkokban oly gazdag nógrádi táj ezen a vidéken sem fukarkodik természeti szépségeivel.

Horpács főutcáján haladva, jobb kéz felől egy szépen gondozott park tövében álló kastély vonja magára figyelmünket. A palócföld nagy szülőlte, Mikszáth Kálmán 1904-ben kúriát vásárolt itt. Az első írói sikeréig Mikszáth nehéz és göröngyös utat tett meg. Az országos sikert csak az 1881-ben megjelent „A tót atyfiak” és „A jó palócok” című munkái hozták meg, majd a „Szent Péter esernyője” később pedig a „Noszty fiú esete Tóth Marival” munkái fémjelzik regény- és novellairadalmunk nagy művészenek pályafutását. A ma látható, görögös stílusú kis kastélyt (3. kép) fia tervei alapján 1906-ban építtette. Az ország 1910-ben ünnepelte Mikszáth 40 éves írói

jubileumát. Műveit ünnepi díszkiadásban jelentették meg, melynek jóvedelméből — nemzeti ajándékként — megvásárolták számára a Szomolya-pusztai birtokot. A nagy ünneplésnek és ajándéknak gyümölcsét azonban nem élvezhette sokáig mert még ez év végén meghalt. A nagy író munkásságát kis és szerény emlékkiállítás mutatja be, a kastély halljában és emeleti két szobájában. Az épület többi részében nevelőotthon működik, melynek szorgos igazgatója a kiállításon is szívesen kalauzol bennünket.

Utunkon Nagyoroszit érintjük. Nevét az Árpádok idején idetelepített orszoktól kapta. E községből tudjuk legjobban, s legkönnyebben Drégelyvár romjait megközelíteni. Kocsikat hagyjuk a faluban vagy a Drégelyvár vasúti megállónál. A várhoz csak kocsit vezet, ezért mi is sétáljunk egy jó órányit. A Szondi-vár romjait a 444 m magas vulkáni andezitkúpon találjuk. A történelmi nevezetességű várat a XIII. században építették. A vár sohasem volt különösen erős, a török megjelenésekor pedig már inkább kastély, mint komoly erődítmény jellegű volt. A jól felfegyverzett s harci tapasztalatokban bővelkedő török sereg gyorsan elérte Drégely várát. A vár falait ezt megelőzően villámcsapás rongálta meg, s a löszertalék sem volt számottevő.

1552. július 6-án Ali pasa több mint 10 ezres seregével vette körül a 146 főnyi legénységet számláló kis „váracskát”. Ali az ostrom megkezdése előtt és közben is többször megadásra szólította fel a vár kapitányát. A jobbágy származású kapitánytól, Szondi Györgytől azonban mindig elutasító választ kapott. Szondi két apródját — Libárdyt és Sebestyént — drága ruhába öltöztette. Mindkettőjüket magas rangú török foglyok kíséretében Ali pasához küldte, kérve őt, hogy derék vitézzé nevelje őket. Az egyenlőtlen erejű véres küzdelem négy napig tartott. A vár védői közül senki sem maradt életben, mindenki utolsó leheletéig hősiiesen harcolt. A törökök hősnak járó pompával és tisztelettel temették el a vár bátor csapatának kapitányát, Szondi Györgyöt.

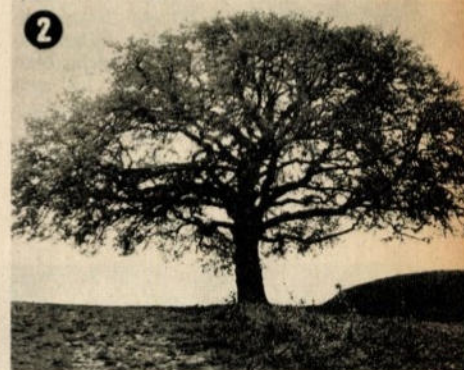
A teljesen szétrombolt várat a törökök nem építették újjá. Helyette az Ipoly folyó partján fekvő Drégely falu temploma körül — lovasaik számára — japalánkot építettek. Drégely várából az utókorra csak romok, a folyó partján felépített palánkból pedig csak az emléke maradt fenn Drégelypalánk falu nevében.

Az országhatár előtti utolsó település Hont. Szerényen húzódik meg a Börzsöny-hegység legészakibb

nyúlványai alatt. Közvetlenül a község határában — a műüttől balra — találjuk a híres szurdokvölgyet, az úgynevezett Honti-szakadékot. Ebben a 20—25 m mély vízmosásban évmilliókkal ezelőtt az ős Ipoly folydogált, s rakta le rétegszerűen homokos, agyagos, márgás, löszös hordalékát. Még ma is döbbenetes hatású szakadék ez. Sűrű, szinte áthatolhatatlan bozótjai között keskeny kis ösvények vezetnek a szakadék mélyére. Erdemes fentről és letről is alaposan szemügyre venni a természet e különleges — megközelítően 40 millió éves — képződményét. Esős időben legyünk óvatosak!

(Folytatjuk)

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



Egy hét Svédországban (3)

Írta: KELEMEN LÁSZLÓ r. százados,
Budapesti Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészete

A Stockholmban levő 300 forgalomirányító berendezésből 240-nél ún. detektoros kiegészítést alkalmaznak. A hurokdetektoros berendezés kiválóan alkalmas arra, hogy — a vezérlőegységnek adott impulzusokkal — a pillanatnyi forgalmi igénynek megfelelően szabályozza az útkereszteződés forgalmát. Ilyen útkereszteződésnél — általában 40 méter hosszban és 2 méter szélességben — téglalap alakban speciális kábelt építenek az útburkolatba, s ha a „hurok” fölé, azaz a kábelek által határolt téglalap területe fölé jármű érkezik, ezt érzékeli a berendezés. Az így bejelentkező jármű impulzusát a detektorból a vezérlőegység felé, ami „értékeli” a forgalmi igényt — járműosztályozóknál a kanyarodási igényt is — és „parancsot ad” a fázisváltásra. Kedvező forgalmi helyzetben így bármely irányból érkező is megállás nélkül át lehet haladni a csomóponton. Kedvezőtlen esetben is gondoskodik a vezérlőegység a periódusidő legkedvezőbb elosztásáról anélkül, hogy valamelyik irányának felesleges, esetleg indokolatlanul hosszú zöld vagy piros időt adna.

Meglevo berendezéseknél a hurokdetektoros kiegészítés szintén megoldható, az útburkolat felbontása pedig mellőzhető, mert aszfaltfűrészszel kivágható az a csík, melybe a kábel fektethető. Ezután csak a bitumenes kiöntés szükséges. Mivel a kábelhurok az útburkolat alatt van — 4 cm-től 15 cm mélységig —, a sérülési lehetősége majdnem kizárt. (Különösen ha a szeges gumira, a gépi útiszításra és hóeltakarításra gondolunk.) Kiskockakövel borított úttestnél közvetlenül a kőburkolat alá, nagykockakövnél pedig az illesztési hézagokba helyezhető el a kábel. A hurokkábelt könnyen hajlíthatóra készítik, így alkalmazásánál az úttestben levő akadályok — víznyelők, vízcsapok, csatornafedlapok stb. — könnyen kikerülhetnek. A viszonylag egyszerű ki- és beszerelhetőség megkönnyíti a felújítást is, bár a kábel élettartama elég hosszú.

Svédországban 1949 óta alkalmazzák forgalomirányításnál a detektoros kiegészítést. Az eltelt több mint két évtized elegendő volt, hogy a velük kapcsolatos észrevételeket elemezzék és értékeljék. Az első típusuk az ún. „bejelentkező detektor” volt, amely az úttest tengelyére merőlegesen fektetve csak arra volt alkalmas, hogy elektromos impulzust adjon, ha jármű áthaladt felette. Ez a kivétel a menetirány szerinti teljes jobboldal forgalmát érzékelt, és nem tett különbséget, hogy a rajta áthaladó járművek milyen irányba kívánnak továbbhaladni. Továbbfejlesztett típusát már sávonként — irányonként — használták; ez differenciált a különböző irányba haladni szándékozó járművek között. Így programvezérlésnél — esetleges kanyarodási igény hiányában — megelőzte a felesleges fázisokat. A járművek számolását, illetve ennek alapján az egyes fázis-idők korrigálását nem végezte. Az utóbbi években alkalmazott ún. hurokdetektor — mivel két dimenzióban érzékeli — kiválóan alkalmas mind a forgalom nagyságának, mind a továbbhaladási igényeknek a felmérésére.

Természetesen a tökéletes forgalomszabályozás szükséges velejárója a megfelelő járműosztályozók létesítése, és lehetőség szerint a vegyes nyomok kiküszöbölése. (Vegyes nyomon azt értjük, ha a járműosztályozóban a kérdéses forgalmi sávból több irányba is szabad továbbhaladni: például egyenesen — és jobbra.) Tekintettel arra, hogy a hurokdetektor a továbbhaladási irány szerint is számolja a járműveket, így — megfelelő regisztráló berendezés, esetleg sornyomatató kiegészítésével — mint állandó forgalomszámláló berendezés is működhet. Időórával kiegészítve arra is alkalmas, hogy csak bizonyos napok meghatározott óráinak — pl. csúcsforgalmi órák — forgalmi adatait rögzítse.

Itt jegyezném meg, hogy módunkban volt többféle forgalomszámláló berendezést is megtekinteni a kezdetleges típusoktól a Svédországban

alkalmazott legmodernebbekig. Találkoztunk olyan pneumatikus rendszerű gumicsöves számlálólával is, amelynek felbontó képessége 5—7 ezred másodperc. Így lehetővé válik az ikertengelyes és a 250 km/óra sebességgel haladó járművek tengelyszám szerinti számolása.

Úgy érzem, a Svédországban látott forgalomirányítás nem számít „világcsodának”. Az automobilizáció fejlődése és a vele járó közlekedési nehézségek nyitottak kaput a technika bevonulásának a forgalomirányításba. E kapukat minden fejlett országnak, így hazánknak is ki kellett nyitni, teret adva a „gépeknek”. Az ismertetett forgalomirányítási rendszer fontos segédeszköze — a detektoros kiegészítés — egy lámpatelepítésnek kb. 10—20%-ába kerül. A svédországi forgalomirányításról nekünk személyesen volt módunk meggyőződni, ami megerősítette bennünk a hitet, hogy egy világvizonylatban is élenjáró forgalomirányító rendszert ismertünk meg.

Remélem, az AM olvasói is a közeljövőben egyre több ilyen berendezésnek fogják érezni kedvező hatását, de nemcsak a Svédországba utazók, hanem a magyar fővárosban közlekedők is.

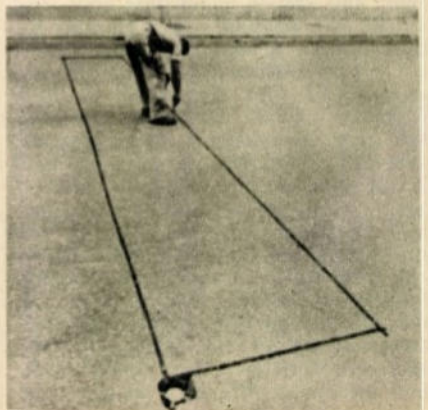
Az idén hazánkban megrendezésű Vadászati Világkiállítás látogatói ha gépkocsival közelítik meg a Mezőgazdasági Kiállítás területét, személyesen is meggyőződhetnek a fent leírt sorok valódiságáról.

A svéd Ericsson cég ugyanis vállalta, hogy — a magas műszaki színvonalon dolgozó VILATI-val kooperálva — ez év nyarán üzembe helyezik hazánkban az első hurokdetektorral kiegészített modern forgalomirányító berendezést a Kerepesi út — Albertirői út — Pongrácz út — Mexikói út és a Fogarasi út által alkotott nagyforgalmú csomópontban. Reméljük, még sok hasonló modern forgalomirányító lámpa is hozzájárul ahhoz, hogy a napjainkban kialakult és robbanásszerűen növekvő közúti forgalmunkat biztonságosan és zavartalanul irányítsuk.

A meglevo forgalomirányító berendezések az útburkolat felbontása nélkül is kiegészíthetők hurokdetektoros „részegítőkkel”: a kábelek mélyágát ilyen egyszerűen, aszfaltfűrészszel is ki lehet alakítani



Az angol Road Research Laboratory építette ki ezt az elektronikus riasztóznát annak a vizsgálatára: miként lehetne elkerülni — jelzők és jelfogók alkalmazásával —, hogy az autók rendkívül körülmények között egymásba fussanak

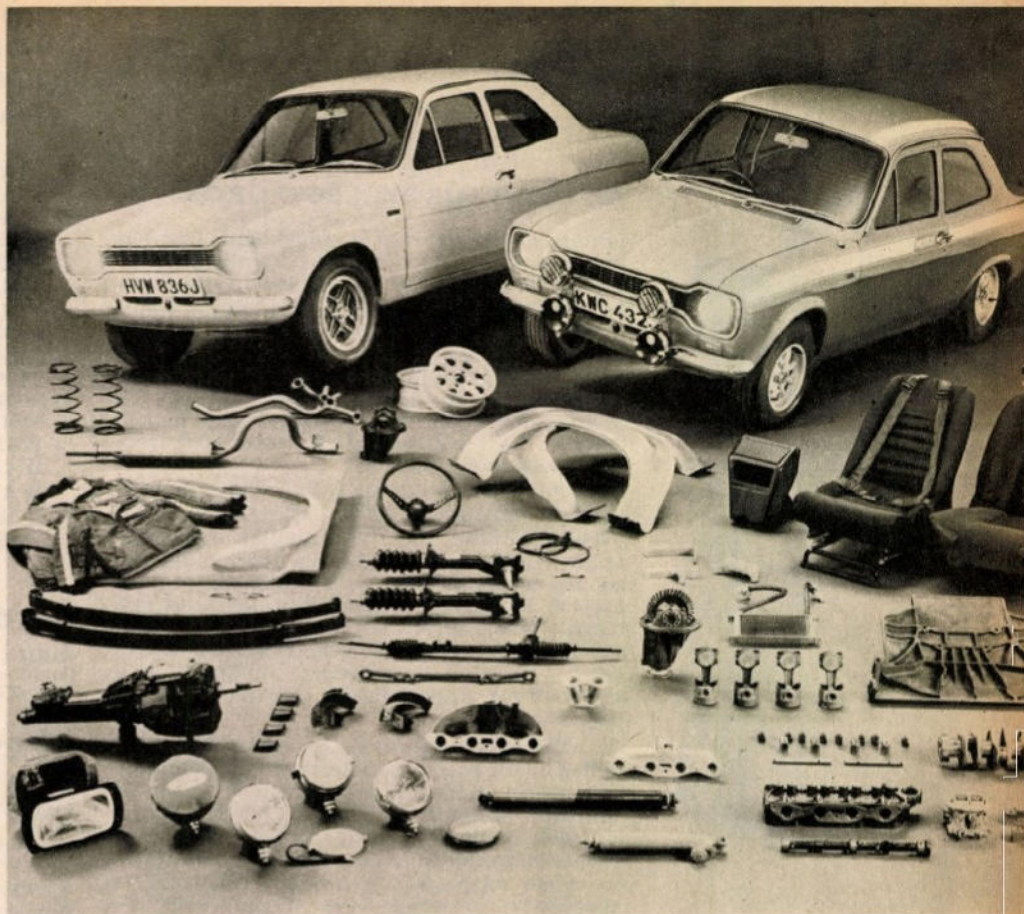


Képes

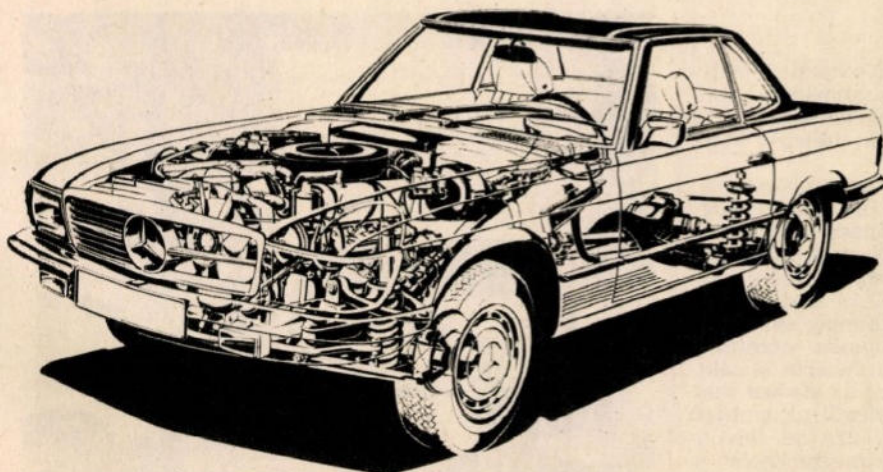
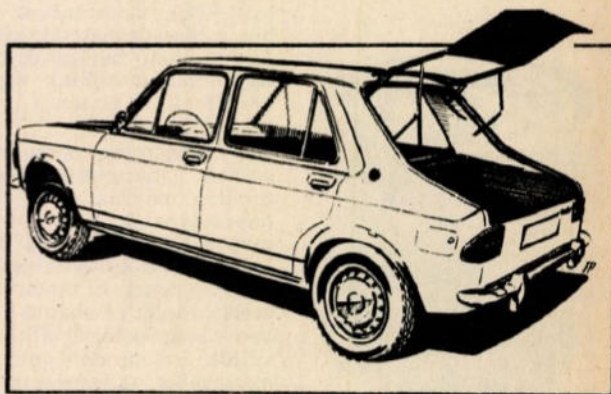


hiradó

Körülbelül egy esztendővel ezelőtt „Irány: Mexikó”, most pedig „Példa: Mexikó” a jelző a Ford Escort propagandájában. Az emlékezetes Rallye győztes modelljét vették példának a konstruktőrök, és ha szelídebb is ez a változat, mint a Hannu Mikula-Gunnar Palm kettős eredeti Escortja volt, jellegében arra utal. A motor itt 1600 cm³-es, de kettős OHC-vezérlésű „harapós” masinának ígérkezik, és amint kiterítve látjuk a normál Escorttól eltérő egységeket, várható, hogy az RS 1600-as a gyors autók közé fog tartozni. Reméljük, alkatrészei itt felismerhetők — az ülés és a főtengely közötti mezőben egy alulra kerülő védőlemez látható —, a többi viszont nem rejtélyes egy autós szem számára



Hasonlít a 128-as Fiathoz, de mégsem Fiat, hanem egy Zastava, illetve egy új jugoszláviai autó terve ez. Es talán nemcsak terv, hiszen láttuk már fotóit is ennek a variációnak, de a kocsi jellegét jobban mutatja ez a prágai „Automobil” c. lapban is megjelent rajz, mint a jugoszláviai újságban talált fénykép. Ugy tudjuk, hogy 815 kg önsúlyú, 1116 cm³-es, 55 DIN lóerős, 135 km/h sebességű konstrukció, amely szerkezeti elrendezésében — kivéve a hátsó őrődik ajtót is nyújtó karosszériamódosítást — nem tér el az olasz 128-as Fiat modelltől. Hallottunk, olvastunk arról is, hogy jövőre gyártásra kerül



Lapunk május 21-én megjelent számában már említettük, hogy született egy új Mercedes, a 350 SL. Egy kétüléses sportmodell, amely karakterének változása nélkül készül Cabriolet kivitelben, vagyis nyitható vászontetővel és Coupé kabinnal, a Mercedesnél már korábban alkalmazott, pagoda-stílusú tetővel. A motor 3499 cm³-es, V8-as, 200 DIN, 230 SAE lóerős, 9,5:1 sűrítésű, 6000 körüli perccenkénti fordulatra tervezett benzinbefecskendezős aggregát, amelyhez csatlakozhat négyfokozatú, mechanikus vagy teljesen automatikus sebességváltó. Az látható, hogy csavarrugós, hátul lengőtengelyes futómű tartozik a 205–210 km/óra sebességű, 0–100 km/óráig 8,8 mp alatt gyorsuló kocsizhoz

AUTÓSOKNAK

AZ OLAJSZŰRŐK, LÉGSZŰRŐK

fontosságáról volt szó a napokban azon az anketon, amelyet a Műszaki Tömítő Szövetkezet (Tömszöv) és a torinói Savara cég közösen rendezett. És nemcsak arról kaptak rendkívül érdekes, a legújabb kísérleti és gyakorlati eredmények példáival bizonyított technikai érveket az autós szakemberek, hogy a motor élettartamát illetően milyen szerepe van a különböző szűrési rendszereknek, hanem arról is, hogy egy rendkívül hasznosnak ígérkező kooperáció született.

Létrejött ugyanis egy megállapodás a jó nevű magyar szövetkezet és a világszerte ismert olasz cég között, amelynek alapján megindult hazánkban — a Savara gyártmányaival azonos technológiával — a különböző típusú olaj- és levegőszűrők előállítására. Így a legjobb hatásfokúnak tartott szűrőket „forintért” vásárolhatják meg az autósok, méghozzá lényegesen olcsóbban, mint eddig, amikor ezek a szerelvények importcikként kerültek nálunk forgalomba.

A „Tömszöv” feliratos levegőszűrő-betétek csillag alakú, speciálisan impregnált, különféle mikropórus méretjelű készítmények, amelyek kedvező légellenállás és 99% feletti szűrőhatásfok mellett a legszigorúbban vett üzemi követelményeknek is megfelelnek. Még ebben az évben megkezdik — részben már meg is kezdték — a Skoda—100, Trabant—600 és 601, Polski—Fiat, Fiat—850, Wartburg, Zastava—750, valamint az új Zsiguli motorjaihoz a légszűrőbetétek gyártását.

A cserélhető betétes és más típusú olajszűrők ugyancsak a nálunk leggyakoribb kocsikhoz készülnek, és ebben a programban is szerepel már a Zsiguli.

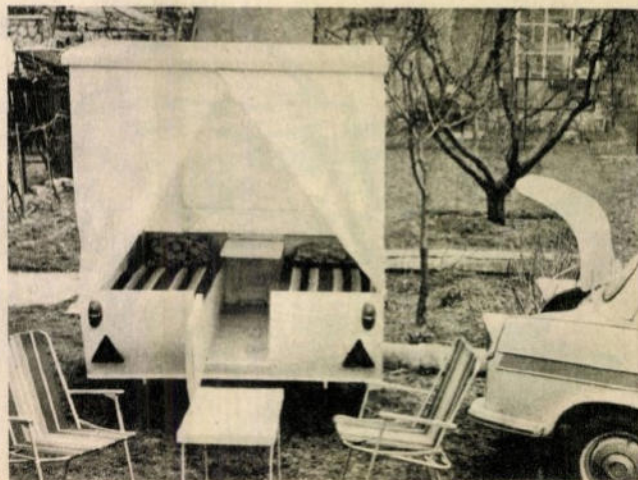
A gyártmányok bemutatásán és tulajdonságainak ismertetésén kívül az anket során mind a magyar, mind az olasz szakemberek hangsúlyozták, hogy a megfelelő szűrőtípusok megválasztása mellett nem kevésbé fontos, hogy az autótulajdonosok a kellő időben cseréljék ezeket a motorvédő alkatrészeket. A cserélhető részben a kocsit gyártó cég, részben a szűrőbetét előállítói meghatározzák. Ugy véljük, ha minden autós könnyen hozzájut a motorjához szükséges szűrőelemhez, nem fog takarékoskodni a cserékkel.



„MINI” NÉVEN GYÁRTJÁK

azt a könnyű, összecusukható utánfutó lakókocsit, amelynek fotóit és leírását lapunk ez évi első számában közöltük, azzal a megjegyzéssel, hogy ötletes konstrukció az autóturizmus elősegítésére, és újítója kivitelezőt keres a sorozatgyártáshoz.

Most pedig örömmel tájékoztatjuk érdekelt olvasóinkat — akik közül sokan fordultak eddig az újítóhoz —, hogy cikkünk nyomán Novák László elképzelése megvalósul. Azóta az Országos Találmányi Hivataltól megkapta utánfutójára az Ipari Mintaoltalmi Védeltséget, „Mini” összecusukható lakókocsi néven. És arról is beszámoltunk, hogy megállapodást kötött a Jászberény és Vidéke Szövetkezettel a gyártásra és a forgalomba hozatalra. Már megkezdték az előkészületeket a nullszéria kialakítására, és ennek alapján határozzák meg az eladási árat. Ezentúl tehát a „Mini”-ről már közvetlenül az említett szövetkezet (Jászberény, Ady Endre út 22.) ad felvilágosítást, és ugyancsak ott fogadják el a megrendelést is, amelynél a színigényeket is figyelembe veszik.



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, MÁJUS 28-ÁN

| | |
|--------------------------|--------|
| FIAT-500 | 2480 |
| FIAT-850 Limousine | 8726 |
| FIAT-850 Sport Coupé ... | 587 |
| MOSZKVICs | 23 642 |
| RENAULT R-4 | 1273 |
| POLSKI FIAT-1300 | 7236 |
| POLSKI FIAT-1500 | 2025 |
| SKODA | 21 789 |
| TRABANT Limousine ... | 35 879 |
| TRABANT Kombi | 3679 |
| VOLGA | 797 |
| VOLKSWAGEN-1300 | 2920 |
| WARTBURG Limousine | 15 779 |
| WARTBURG de Luxe ... | 11 510 |
| WARTBURG Tourist ... | 1368 |
| ZAPOROZSEC | 2034 |
| ZASTAVA 750-M | 2106 |

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

| | |
|--|--|
| JUNIUS 6. Debrecen Gyöngyös Győr Gyula Kaposvár Kiskunfélegyháza Kiskunhalas Miskolc Nyíregyháza Pécs Szeged Székesfehérvár | Pécs Siófok Szeged Szentés Szombathely Tata Zalaegerszeg |
| JUNIUS 9., szerda Szentlőrinc | JUNIUS 14., hétfő Dabas |
| JUNIUS 13. Baja Békéscsaba Debrecen Miskolc Nagykörös Nyíregyháza | JUNIUS 20. Csongrád Debrecen Dunaújváros Miskolc Mohács Nyíregyháza Orosháza Szászvár Szeged Szolnok Tatabánya |

TETŐ-CSOMAGTARTÓK

kölcsönzéséről is tettünk említést lapunk legutóbbi számában, és azt követően megkaptuk — s ezúton külön köszönjük — a Belkereskedelmi Kölcsönző Vállalat tájékoztatóját. Abból kitűnik, hogy autósomagtartót három méretben (egy hónapra 80 Ft, két hétre 45 Ft, egy hétre 25 Ft díjért) a következő boltjaikban lehet bérelni: II. Török u. 3. Tel.: 153-390 — VIII. József krt. 67. (142-091) — XI. Bartók B. út 9. (268-293).

Úgy is feltehető a kérdés — fel is tették már —, hogy hová lehet ezentúl menni olyan autókkal, amelyek a gyár kétütemű motorral hozott forgalomba, illetve, hová nem lehet ezentúl autózni ilyen kocsikkal.

És ez most nem teoretikus kérdés, mert nem elméleti problémaként várnak erre választ egyes érdekeltek. Nagyon sok olvasónk fordul hozzánk — levélben, telefonon, személyesen — olyan kívánsággal, hogy határozzuk meg pontosan, milyen országokba mehetnek még az idén nyáron Trabantjukkal, Wartburgjukkal, DKW vagy Auto Union gyártmányú kocsijukkal. Mások azt kérik, írjuk meg, hová nem engedik be ezeket az egykor olyan jónak tartott, annyit dicsért, megbízható konstrukciójú autókat.

Most kezdjük mindjárt azzal, hogy hová nem lehet menni kétüteművel. Lehet ugyan, de nem tanácsos például behajtani velük olyan utcákba, ahol azt tábla tiltja. És bár érdekes utazásnak ígérkezik, mégsem tanácsoljuk, hogy bárki a Hold felületére hajtson egy Trabanttal vagy Wartburggal (bár úgy véljük, más benzinüzemű konst-

Az autóknál viszont valóban másfajta motorok veszik át az évtizedek óta elfogadott kétüteműek helyét.

Ott tartunk, hogy az 1971-es gyártmánylistán mindössze a következő márkák szerepelnek kétütemű motorral: Trabant, Wartburg, illetve a lengyel Syrena, a japán Daihatsu, Mitsubishi, Subaru és Suzulight gyártmányok. Ezek modelljeinél alkalmaznak kétüteműt. És még annyit, hogy ez utóbbi japán kocsik szinte törpeautók, 354, illetve 356 cm³-es, vagy legfeljebb 450—500 cm³ hengertartalom közötti motorral.

Időszerű tehát a kérdés, hogy mi lesz a kétüteművel — illetve csakis az autókkal, mert a motorkerékpárfronton még szóba sem igen kerül ilyen fogalmazásban. Az autóiparban, illetve az autóközlekedésben viszont nemzetközi konferenciákon is téma ez, de hangsúlyozzuk, jelenleg — tudomásunk szerint — bárhol tehetünk látogatást ezekkel a kocsikkal. Olyan országokban is, ahol abbahagyták a kétütemű motoros autók gyártását...

Most pedig még szeretnénk megnyugtatóan egy kicsit megmagyarázni, mit jelent, amit írtunk, hogy: „tudo-



rukció sem érezné ott jól magát). Hasonlóan lebeszéljük a kétütemű motorral hajtott autók vezetőit és utasait, hogy mélytengeri búvárkodásra vegyék igénybe járművüket, mert féltő, hogy az ott sem adja a kívánt teljesítményt.

És lehetne még viccelődni, hogy hová nem lehet, vagy nem célszerű Trabanttal, sem Wartburggal utazni, de nem kívánjuk csupán a tréfás oldalát nézni ennek a jelenleg mondva csinált problémának. Komolyra fordítva a szót: határozottan merjük mondani, hogy ahová autóval egyáltalán lehet menni, oda ma ugyanolyan feltételekkel utazhatnak a kétüteműek gazdái, mint azok, akiknek kocsiját négyütemű motor segíti az utazáshoz. Jelenleg a világ egyetlen országában sem hoztak nyilvánosságra olyan rendeletet, hogy kétüteművel náluk nem lehet közlekedni. Nincsen tehát semmiféle külön korlátozás ezekre a motorokra, és nem is jeleztek ilyen megkülönböztető intézkedést.

Más kérdés, hogy az autógyártó országok közül ma már mindössze három — az NDK, Lengyelország és Japán — állít elő személyautókat kétütemű motorral. A többiek nem. Sem a svéd Saab, sem az NSZK-beli egykori Auto Union nem gyártja már kétüteművel modelljeit és nem rémhír, hanem reális alapokra támaszkodó információ, hogy az NDK autói 1975—76 táján alapvető változásokat tervez típusainál. Sejtethető, hogy az alapvető változás főként a kétüteműséget érinti, mert a világ arról valóban kezd leszokni. Illetve, dehogy is búcsúzik világunk a kétüteműtől, hiszen a motorkerékpároknál továbbra is túlsúlyban van és fejlődik ez a konstrukció.

másunk szerint". Ez most jelenti azt is, hogy néhány nappal ezelőtt a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a Magyar Újságírók Országos Szövetségének Tudományos és Műszaki Klubja és az Interpress Autóklub magyar tagozata által rendezett konferencia fóruma elé vitük a kérdést, ahol ugyancsak megerősítették ezt az állítást. Az ott részt vevő igen tekintélyes szakértők közül sem a KPM, sem a tudományos kutatóintézet képviselői nem adtak olyan választ kérdésünkre, amely kritikussá tenné azt az álláspontunkat, hogy valóban nincsen semmilyen korlátozás, amely például a Trabant- vagy Wartburg-tulajdonosok mostani világtúráját korlátozná.

Sőt, az sem kétséges, hogy amíg az NDK kétütemű motorral gyártja ezeket a kocsikat, addig változatlanul importáljuk is a Trabantot, a Wartburgot, és gazdáik azokkal addig futhatnak nálunk, amíg célszerűnek tartják.

És ha már ez a kétütemű-téma ebben a vonatkozásban szóba került, szeretnénk hozzáfűzni, hogy a túlzottan füstölő járműveket sehol és senki sem nézi jó szemmel. Akkor sem, ha azok motorja kétütemű, vagy négyütemű, dízel- vagy benzinüzemű, és még akkor sem, ha az a motor hatalmas autóbuszot hajt, vagy a megengedettnél jóval nagyobb tempóval roboló teherkocsi orrában dohog vagy csörömpöl...

L. GY.



JÓ TUDNI

KERESKEDELMI ÉS MŰSZAKI ADATOK A ZSIGULIRÓL

Az elmúlt hetekben, napokban sok közlemény jelent már meg a Zsigulik érkezéséről, és a tárgyalások során létrejött megállapodások szerint az első szállítmányt május 10-én elindították hozzánk. Valamennyi érdekelte felvillanyozta a hír, hogy még májusban 1500, és júniusban ugyancsak másfélezer kocsira számíthatnak a hazai autótárók.

Tényként ismerjük azt is, hogy a harmadik évnegyedben 5500, a negyedikben pedig 4500 Zsiguli szállítást vállalta a szovjet partner. Az ideai zárószállítmány — további néhány száz kocsit — december 15-én indulhat a Szovjetunióból.

Ezek az adatok már szerepeltek a Merkur vezérigazgatójának, Csüri Istvánnak a sajtótájékoztatójában, amely helyszíni tudósításnak is nevezhető, hiszen egy magyar delegációval — a Mogürt, az AFIT és az Autóker vezető képviselőivel — járt Togliattiban, és beszámolója kiterjedt a gyár életére is.

A hazai szakemberek az első nagyobb szállítmányt megelőző napokban, többek között az alkatrészellátással és a vevőszolgálatokkal kapcsolatos legfontosabb témákat igyekeztek tisztázni az új Volga-menti gyárban és Moszkvában.

Ismeretes, hogy 1966. augusztus 14-én írták alá azt a szerződést, amelynek alapján a Szovjetunióban 1967. május elején megkezdtek az új gyáróriásnak az építését. A grandiózus méreteket jellemzi, hogy már most 75 ezer ember dolgozik a gyárban; ebből a létszámból 25–30 ezer még a tovább folyó építkezésein tevékenykedik, ugyanis a teljes kapacitás fokozatosan alakul ki. Amikor minden elkészül, három szerelőszalag működik. Jelenleg egy szalagon folyik a termelés, de ennek az egy szalagnak a hossza 1860 méter és naponta 560 autót gyárt le róla.

A termelés két műszakban folyik, így a szerelőcsarnokot 1,7 percenként hagyja el egy-egy kocsi. Ebben az évben 160 ezer Zsigulit készít a gyár, amely teljes kapacitását 1973-ban éri el, és attól kezdve évente 660 ezerrel gyarapodhat a világ országútjaira kerülő szovjet Fiatok száma.

A gyár látogatói egyhangúlag nyilatkoznak arról, hogy a hatalmas méretek mellett a technológia, a gépek, a berendezések és a termelés szervezése példátlanul korszerű. Az üzemek teljesen automatizáltak, az anyagmozgatástól a végellenőrzésig óramű pontossággal folyik a munka.

Csüri István tájékoztatója külön hangsúlyozza, hogy a gyárból hazatérve még inkább garantálnak látják a Zsigulik megbízható minőségét, és bizonyosak abban, hogy a kocsi rászolgál arra az előlegezett bizalomra, amellyel a hazai autósok várják ezt az újdonságot. A gyár, valamint a szovjet külkereskedelmi vállalatok képviselőivel folytatott tárgyalások folyamán sikeresen megoldották az alkatrészellátással összefüggő kérdéseket is. Az első 2000 kocsihoz a garanciális pótalkatrészek már meg is érkeztek és további 2000 Zsigulihoz a megrendelt mennyiségben és választékban ugyancsak úton vannak az alkatrészek.

Örömmel tapasztalták, hogy a gyár nagy gondot kíván fordítani a jó vevőszolgálat megszerzésére és a márka-védelemre.

Azt is jó tudni, hogy a kötelező revíziók és a garanciális

munkák ellátására az AFIT már eddig 33 szervizt jelölt ki — bár Budapesten ebből csak három működik.

Mire ezek a sorok lapunk olvasóhoz jutnak, az első Zsigulik már új tulajdonosaikhoz kerülhetnek. Éppen ezért a továbbiak során néhány olyan adatot és tanácsot közlünk, amelyek már az első lépésekhez, az első kilométerekhez hasznosíthatók.

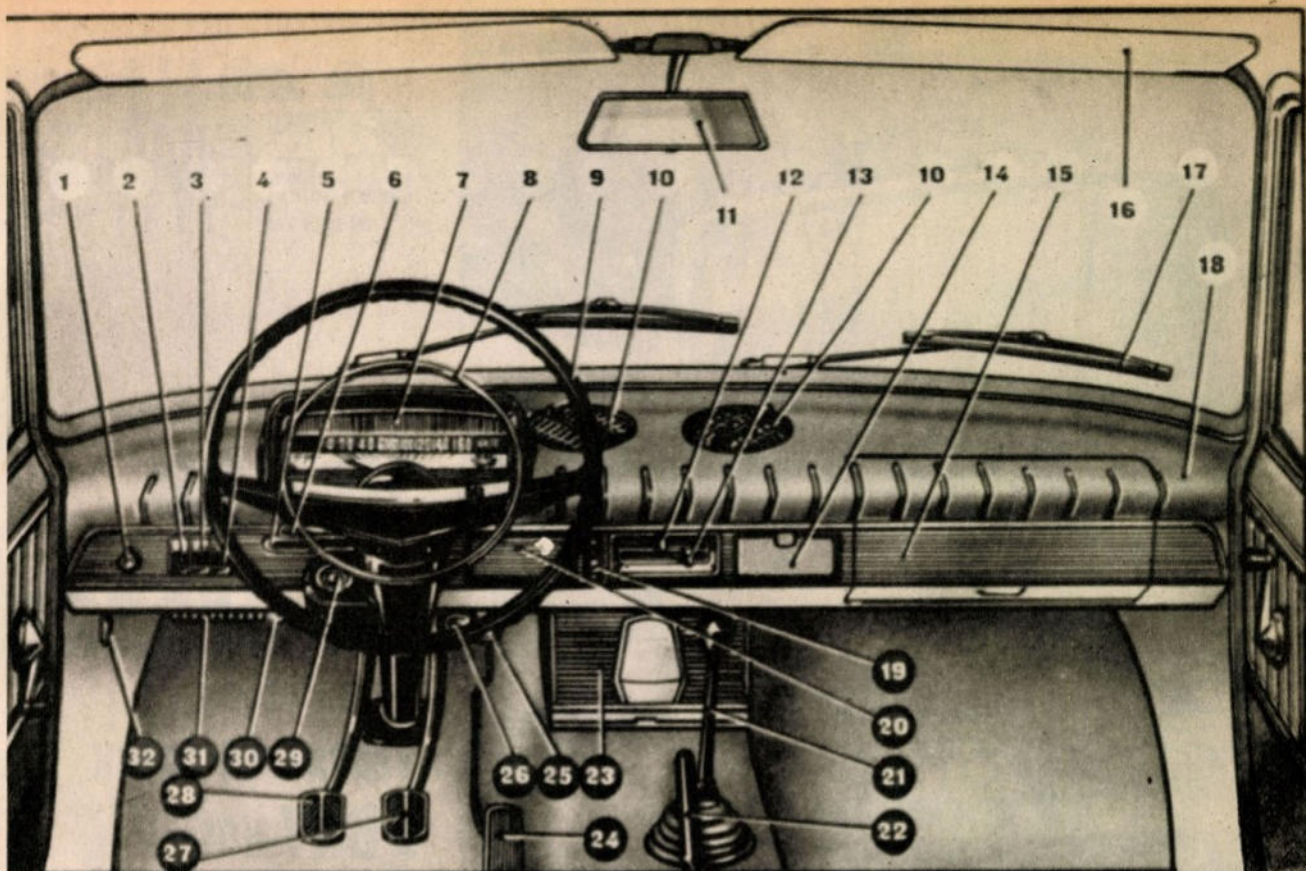
Először is azt, hogy a kocsik hozzánk kormányzárás kivételben érkeznek, tehát az indítókulcs elfordítása mindjárt zárja, illetve nyitja a kormányrögzítőt. Az indítási helyzet pedig: amikor a kombinált gyújtáskapcsolóba illesztett kulcsot jobbra — a második állásba — ütközésig elfordítjuk. Ebben a fázisban már beindul a motor, és amikor beindult, engedjük el a kulcsot, mert az automatikusan visszaugrik az alaphelyzetbe. Feltételezzük, hogy a többség számára az első indítás hidegindítás lesz, mert még a kánikula idején is annak nevezzük a több órán át álló motor első munkára bírását. Ilyenkor tehát a szivatógombot is ki kell húzni, de amikor a motor jár, azt fokozatosan ütközésig nyomjuk vissza, hogy a bemelegítés pillanatai, percei alatt egyenletes legyen a motor üzeme. És amíg a motor nem működik, kihagyások nélkül ne érintsük a gázpedált. Ha pedig már meleg a motor, akkor se nyomjuk mindjárt ütközésig, hanem kerüljük a hirtelen fordulatszám-növelést.

Természetesen a további indításoknál, a meleg motor indításánál sem kell másként bánnunk a gyújtáskulccsal, de az indítási folyamat itt már eltérő. A meleg motort ne indítsuk szivatóval, sőt győződjünk meg arról, hogy a szivatógomb be van-e nyomva ütközésig. A jól beállított motor azonnal indul. Ha nagyon meleg, akkor tanácsos a gázpedált erőteljesen lenyomni, majd fokozatosan visszaengedni, addig, amíg a motor egyenletesen, kihagyások nélkül képes működni. Ne nyomjuk le viszont ismételtelen a gázpedált, ha az első próbálkozás nem sikerülne, mert azzal erősen dúsítjuk az üzemanyagkeveréket, és éppen ellenkező hatást érhetünk el.

Feltételezzük, hogy az indítás — akár a debreceni átadó telepen, akár a pestin kerül arra először sor — minden Zsiguli-tulajdonosnak könnyen, zavartalanul fog menni. És már meg is kezd az első lépéseket, az első kilométereket. Annak érdekében, hogy az utazás is zökkenésmentes legyen, megjegyezzük, hogy a Zsiguli konstrukciója és gyártási technológiája nem követel ugyan különleges bejáratási szabályokat, de ennek ellenére a következőket tanácsoljuk:

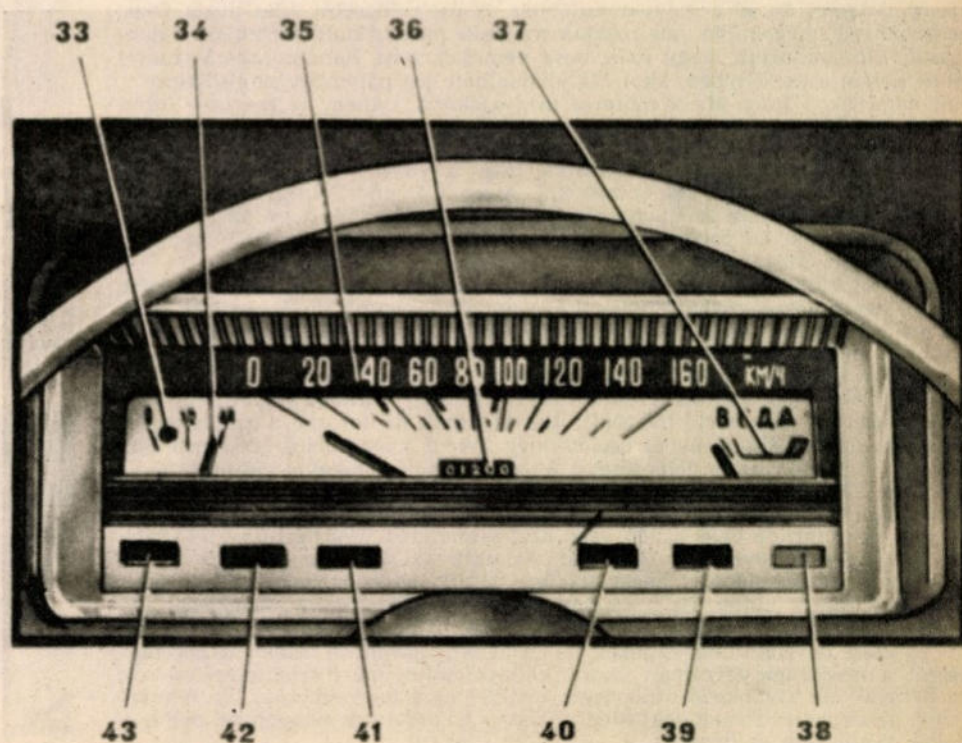
Az első 1500 kilométer megtételéig sohase járassuk nagyobb fordulaton a motort. Se közvetlenül a beindítást követően, se a bemelegítés ideje alatt, se menet közben. Soha ne nyomjuk le ütközésig a gázpedált. Az első 1500 km-ig első fokozatban ne menjünk gyorsabban, mint 30 km/ó, másodikkal 50-ig, harmadik fokozatban 70-ig és a negyedikbe kapcsolva legfeljebb 110 km/ó sebesség jussunk el. Ugyancsak jó tanács, hogy az első száz kilométerek idején kerüljük a hirtelen fékezéseket, hogy a fékbetétek egyenletesen tudjanak bejáródni, „bekopni”.

Végül, most már határozottan írjuk, hogy a Zsigulihoz megfelelő a 92 oktános (tehát nem 93-as) benzin, ami nálunk szuperbenzin néven ismert. És még azt is megjegyezzük, hogy a kocsik gumijainál 1,8 att levegőnyomás mellett 355 kg-ig engedhető meg a terhelés. Ha pedig hosszabb útra indulunk és úgy számolunk, hogy a terhelés eléri a 385 kg-ot is, akkor a gumik nyomását 2,1 att-ra növeljük. Ez a nyári időszakra is vonatkozik, és egyik alapfeltétele, hogy az új Zsigulik új tulajdonosai zavartalanul tegyék meg első nyári túrájukat.



1. A szélvédő-mosó szivattyújának kapcsolója — 2. A külső világítás kapcsolója — 3. Műszerfal-világítás kapcsolója — 4. Az ablaktörlő motorjának háromállású kapcsolója — 5. A fényszórók és a fénykürt kapcsolókarja — 6. Az irányjelző kapcsolókarja — 7. Kombinált műszerfal — 8. Kűrtkapcsoló — 9. Kormánykerék — 10. Forgatható terelőtárcsa a szélvédőüveg fúvatására, illetve az utastér fűtésére, szellőzésére — 11. Belső hátrapillantó-tükör állítókarjal — 12. Az utasteret fűtő levegő áramlásának szabályozása — 13. A fűtéskapcsoló karja — 14. Hamutartó — 15. Kesztyűtartó — 16. Rugalmas bevonatú napellenző — 17. Ablaktörlő — 18. Rugalmas, puha bevonatú műszerfal — 19. A fűtés-szabályozó három állásának kapcsolója — 20. A beépíthető rádió borítólemeze — 21. Sebességváltó-kar — 22. Kézifék-kar — 23. Az utastér fűtőberendezése — 24. Gázpedál — 25. Elektromos cigarettagyújtó — 26. Szivatógomb — 27. Fékpedál — 28. Tengelykapcsoló-pedál — 29. Kormányzás gyújtás- és indítókapcsoló — 30. A szerelőlámpa dugaszolója — 31. Biztosítékdoboz — 32. A motorház fedelének nyitókarja

33. Tartalék üzemanyag (4—6,5 liter) piros jelzőlámpája — 34. Üzemanyag-szintjelző — 35. Sebességmérő — 36. Kilométerszámláló — 37. A hűtőfolyadék hőfokjelzője — 38. Távolsági fény bekapcsolását jelző lámpa kék fényvel — 39. A szélességjelző pozíció-lámpák bekapcsolását jelző zöld fény — 40. Az irányjelzők bekapcsolását jelző, ugyancsak zöldes fény — 41. Az akkumulátor töltésének ellenőrző lámpája, amely akkor ad piros fényt, ha szünetel a töltés — 42. A motor olajnyomásának csökkenését jelző piros fényű lámpa — 43. Sárga fény, amely akkor világít, ha a kéziféket nem oldottuk ki





10 nap 36 ország

SZAVAK ÉS FOTÓK A BNV-RŐL



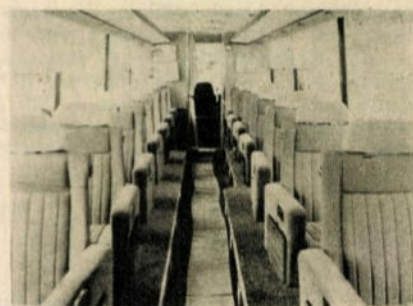
Ezt nézték meg! — kiáltott valaki mögöttünk, amikor mi is éppen a győztes Ikarusnál szemlélődtünk. Azután újból végighallgattuk a számunkra már ismerős szöveget, amelyet az odahívott társaság egyik tagja olvasott fel a busz előtti tábláról. Valahogy így: Ikarus 250-es tárgyalóbusz, amely a huszadik Monacói Nemzetközi Autóbuszshéten az osztályon felüli kategóriában elnyerte a „Monacói Uralkodóherceg Nagydíját”. És ott volt a „Nagydíj” és még több más serleg...

Mi akkor már a verseny résztvevőitől, a szemtanúktól is hallottuk, hogy páratlan sikert ért el a magyar autóbusz. A legértékesebb díjat hozta haza, de azonkívül még külön jutalmazták műszaki megoldásait, technikai újdonságait. Elmondhatjuk, hogy ez a busz nemcsak szép, hanem okos is tudott lenni abban a mezőnyben, ahol 112 élvonalbeli cég pályázott az elsősegre... Am nemcsak a Rába-MAN motoros tárgyalókocsi, hanem az Ikarus—Volvo, az Ikarus—Steyr is ott volt a nagy nemzetközi vetélkedőn, amelyről külön számolunk be. Ha ugyanis itt részleteznénk azt, ami Monte-Carlóban lezajlott, még kevesebb hely jutna arra, hogy a Vásáron készített jegyzetekből, filmekből idézzünk fel epizódokat. Mert a Grand-Prix-győztes magyar busz is robogott haza a Budapesti Nemzetközi Vásárra, hogy az itthoniak is megnézhessek. De megnézték azok a külföldiek is, akik a BNV napjaira jöttek Pestre. Megnézték és gratuláltak...

Ez a busz különben nemcsak tervezőinek és építőinek szerzett elismerést, hanem egyik kézzel fogható bizonyítéka népgazdaságunk törekvéseinek, azok megvalósulásának. Bizonyította a hazai járműprogram eredményességét, bizonyította, hogy helyes elgondolás az autóbuszgyártás lendületes fejlesztése, a speciális karosszériák kialakítása, valamint a kooperációk kiépítése.

Az idei Vásár még számos területen tükrözte, hogy korábbi alapvető programok valósultak meg rövid idő alatt, illetve jutnak hamarosan a megvalósulás fázisába. Amíg néhány évvel ezelőtt még főként kooperációs tervekről hallottunk, ma már nagy jelentőségű kooperációs termékeket láthattunk a Vásáron. Olyan fórumon, amely élményt nyújtó képet adott a világszínvonalról, az új technikáról és az ugyancsak mindig megújuló technológiákról. És aki nem fáradt bele a 260 ezer négyzetméteres vásárterület „felderítésébe”, alaposan bővíthette látókörét. És akik az autók, a motorok hódító világának érdekességeire vadásztak, úgy véljük, egyetérteneek velünk: ismét nem sétálgattak hiába. Ez a 10 nap 36 ország újdonságait, világcégek termékeit is idehozta most.

Mi itt csak felvillantunk képeket, de jó néhány járműről, szakmai berendezésről a későbbiek folyamán akarunk beszámolni, mert számunkra is sok, az olvasók elé kívánczó újdonságot tárt fel ez a hagyományos, de hihetetlenül gazdag kirakatnak tekinthető Vásár. A kirakatok nézegetése pedig jó dolog, tanulságos és hasznos.

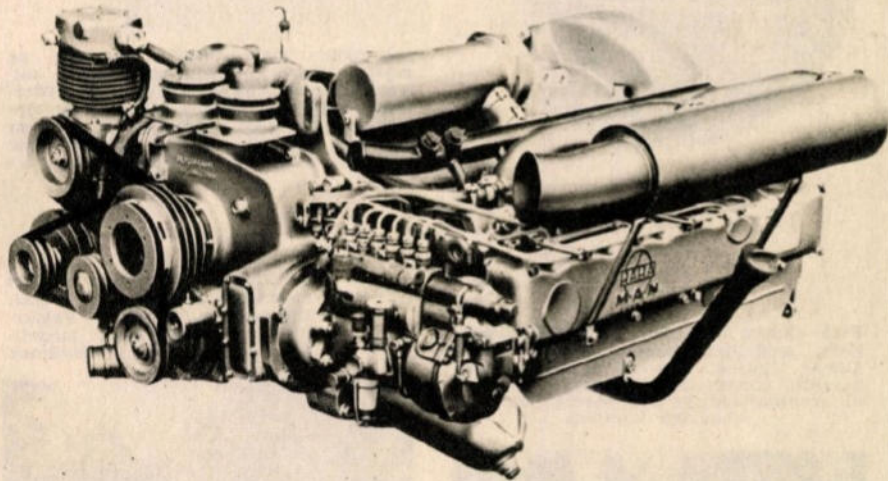


Igaz, itt a színeknek is nagy szerepük van, de talán színezés nélkül is értékelhető az esztétikai hatás, amely egy szigorú nemzetközi zsűrit arra készítetett, hogy a legnagyobb elismerés díját szavazza meg a tárgyalóbusznak. De itt nemcsak a forma szépsége hódított, hanem győzelmet aratott a hazai vázserkezet is. És mindjárt bemutatunk egy másik járművet is, amelynek viszont váza, motorja osztrák, a Steyr—Daimler—Puch gyártmánya, felépítményét pedig a győri Mezőgépi Vállalat készítette, egy új kooperációt hirdetve

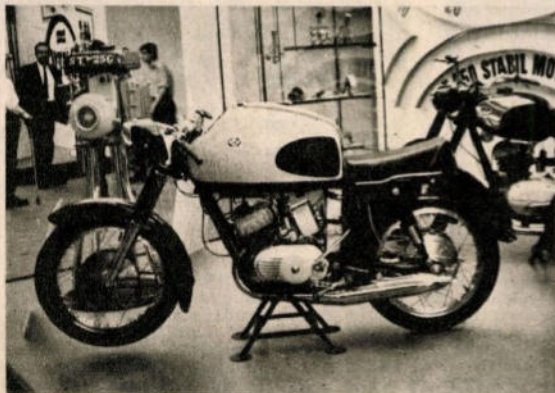




A Csepel Autógyár újdonsága, a D-566 típusú összkerékajtott tehergépkocsi is joggal tart igényt a későbbi külön bemutatásra, de úgy véljük, jogos igény az is, hogy egy ilyen alkotás a Vásár járműipari bemutatójának centrumába kerüljön. Most sajnos, nem ott állt, és félo, hogy sokan éppen ezért nem is figyeltek fel rá kellő mértékben. A látogatók így nemigen értékelhették megoldásait, például a torziós rugózást, a tárcsafeket, amely egy ilyen öttonnásnál nem éppen mindennapi. És volt ott egy négytengelyes, a BNV Nagydíjával kitüntetett Csepel terepjáró is



A Rába kocsikról, a Rába-MAN motorokról vaskos katalógusok sem tudnak minden technikai érdekességet feltárni. Országunknak ez a nagy tekintélyű gyári gyára most külön szenzációról is gondoskodott. A Vásár autó- és traktoripari bemutatóján felállítottak egy fékpadot, ahol működés közben ismerhettük meg a motort. Méghozzá az egyik új motort, az öthengeres (!) Rábát. Ugye, erről is érdemes majd külön cikket közölni?



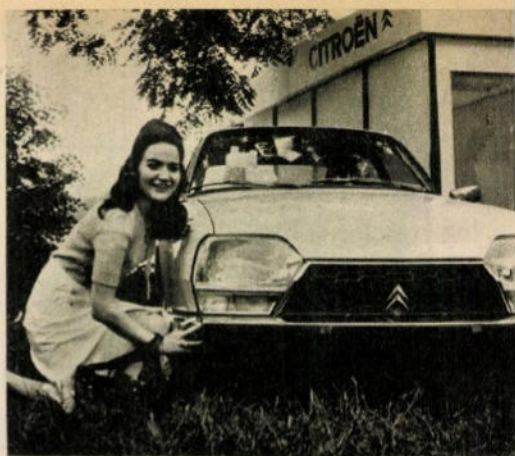
A Csepeli Motorkerékpárgyár is hozott két újdonságot a BNV-re. A színösszeállításában előnyös, de vonalvezetésre kissé ormótlan P-20-as Bol d'Or modell 30 literes benzintartályával méltán keltett feltűnést. (A 24 órás versenyen a feltöltési időt akarják ezzel csökkenteni.) A másik újdonság a T5 motorjából kialakított ST-250 jelű stabil motor volt

Ez ugyan nem hazai gyártmány, hiszen a Togliattiban készül Zsigulit veszi itt körül a nézősereg, de egy kicsit magyar típusnak is érezzük, hiszen a magyar ipar 18-féle termékét is tartalmazza...





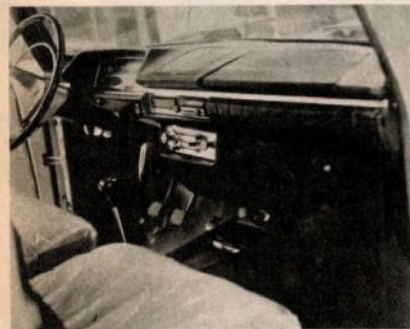
Utaltunk arra, hogy jó néhány autósodát láthattunk ezen a kiállításon. Annak nevezhetjük a Rolls-Royce kocsit is, amelyet az angol pavilonnál fedeztünk fel. Eppen fényesítették, hogy még jobban ragyogjon. Másik alkalommal egy különleges Opel-modellt mutatott be a General Motors Pestre érkezett képviselője lapunk munkatársainak. Egy olyan típust, amely szavai szerint még nincs is. Tehát egy prototípust volt szerencsénk megnézni, de hamarosan olvasóinknak is bemutatjuk a 270 km/óra sebességre tervezett különlegességet. Ugyancsak ismertetjük majd az amerikai kiállítás Dune Buggy nevű, VW-motoros „homokfutóját”, és külön írunk majd arról, hogy milyen is autózni az év autójával. Mert ugyebár nemcsak a Rolls-Royce számít ma autósodának



Es itt megint Zsigulis képpel folytatjuk a BNV-kronikát, mert akinek csak módjában állt, igyekezett közel kerülni ehhez a kocsizhoz. Nem vitás, ez a modell volt most a sztár, pedig akadt jó néhány autósoda



Lapunkban már többször szerepelt, de most a Vásáron sokan megnézték, milyen a Skoda Coupé. Akiket megkérdeztünk, nagyon csinosnak tartották és többen szoltak, hogy vevői lesznek, ha már kapható. Reméljük, mához egy évre már nemcsak kiállítási tárgyként írunk róla



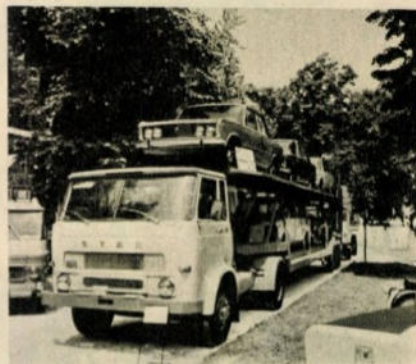
Vannak akik csak a Vásáron vették észre, hogy a 412-es Moszkvics új műszerfalat kapott. A réginél praktikusabb, jobb elrendezésű, szinte teljesen párnázott szerelvénylapot. És itt egy kép az új Volga vezetőfülkéjéről, bár ez a típus, amely a múlt évi kiállításon volt sláger, ma már forgalomban áll

Ezek viszont itt nem a francia Renault-12-es modelljei, hanem román Dacia 1300-as típusok. Renault licenc alapján készítik, illetve szerelik össze a jövőnálló, fronthajtású, 54 DIN lóerős, 140 km/ó sebességű kocsikat

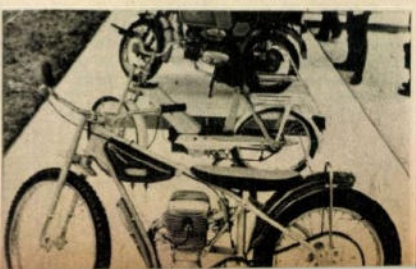
A lengyel járműipar viszont éppen azt hangsúlyozta a szállító-vonatra helyezett Polski-Flatok sorával, hogy modelljei nagy szerelvényekben készülnek



Csakis vásárnyitás előtt lehetett ilyen szabadon látni a szovjet kocsik sorát, az előtérben álló Zsigullival



A kétkerekűek szerényebben képviseltették magukat az idei BNV-n. A lengyel motorkerékpáripár két új típusal jelentkezett. A swidniki WSK gyár 125 cm³-ese (tehár tartállyal) és mögötte álló 175-öse a célszerűséget és az egyszerűséget képviseli. (Jobbról.) A nálunk oly népszerű Jawak és CZ-k valamennyi típusát a prágai Motokov cég mutatta be. Ezek között éppen a leggyengébb, a Babetta mofa iránt volt a legélénkebb az érdeklődés (előlről a másodík). Reméljük, hogy a folyamatban levő tárgyalások eredményre vezetnek, és a jogositványal nem rendelkezők nem sokára az ügyes Babettával is közlekedhetnek



A francia autógyárak ebben az évben nemcsak a BNV nemzetközi autókiallításaként ismert tóparti zónájában mutatják be legújabb slágereiket, hanem nemzeti pavilonjuk bejáratánál is autók fogadták a látogatókat. Pódiumra helyezett érdekes modellek. A Citroën GS pedig mint „Az év autója” — amint látjuk — még külön is sikert aratott, de a Peugeot-stand, a Renault 12-es Combi és a nemrég született francia Chrysler ugyancsak vonzotta a nézőket, akik persze csak ritkán léphettek át a kerítésen...

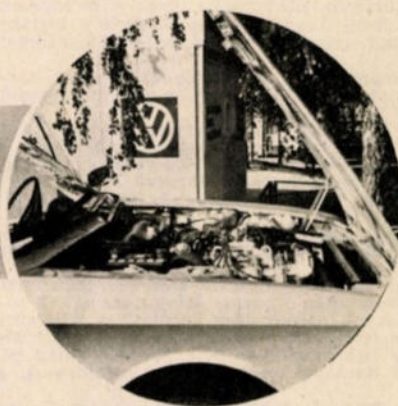


Az impozáns Fiat-bemutató sok kocsit volt, de ott nem könnyű fotózni. Persze, ha itt lett volna az új 127-es, azt szívesen kigördítették volna a fedél alól... Igaz, szép látvány egy ilyen 124-es sportváltozat is

Az előzetes tájékoztatásban nem jeleztük, de utólag örömmel állapítottuk meg, hogy a Volvo-kocsik sem hiányoztak. A négy-, illetve hathengeres személykocsik újabb változatait hozták el



A Volkswagen-sláger most a K-70, amelynek orrában van a motor. Egy halk szavú, vízhűtéses, négyhengeres, soros OHC-motor, amely két első kerekét hajtja meg. Legtöbbször ezt az újdonságot is a Vásáron látták először; az autotechnika iránt érdeklődők számára valóban csemege



Az európai Ford-gyárak rendszeres kiállításai már a Városligetnek, és évéről évre olyan modelleket sorakoztatnak fel, amelyek bizony nem gyakoriak a hétköznapi forgalomban. Most is állt itt az Escortok és az új Taunusok mellett egy 2000 GT jelű Capri



A BMW-autók jellegzetes, elegáns külsejét már nem kell bemutatni, de az új modellek egyikének belsejéről érdemes megnézni a képet. Még egy ilyen kis méretű képet is



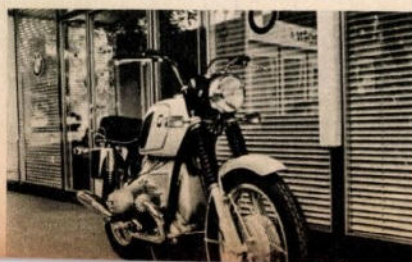
Az Ipari formatervezésre kívánta felhívni a figyelmet az USA kiállítása. A Chevrolet Camaro Sport Coupé valóban formájával, a hatalmas Lincoln Continental viszont főként 7536 cm³-es, 370 lóerős, V8-as motorjával keltett feltűnést



A BNV legnagyobb és legerősebb kétke-rekűje ez az USA számára készült BMW volt. A müncheni gyár az Olimpia évében, jövőre akarja árusítani hagyományokhoz hű, új 900-as boxertípusát

A jugoszláv pavilonban látható Tomos mofákat az AM tavaly mutatta be. (A gyárral azóta folytatott kereskedelmi tárgyalásokról még nem tudunk eredményt)

Először láthatta a hazai közönség az olasz-amerikai motorkerékpárpár együtműködésének termékét, az Aer-macchi Harley-Davidson gyártmányú 100 cm³-es „Baja” cross típust



MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

ORSZÁGOS MOTOROS TALÁLKOZÓ NÓGRÁDVERŐCÉN

A verőcei Express Ifjúsági Tábor csendes romantikus környezete szokatlanul népes és hangos volt május 14–15–16-án. A Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottsága által rendezett országos motoros találkozóra tavaszi kánikulában, esztényi motorosidőben került sor. A közel ezer résztvevő igazi motoros atmoszférát teremtett a táborban. Az ünnepélyes megnyitón Thuróczy Lajos MTSZ-titkár, Kántor Sámuel, az OMB Tűrbizottságának vezetője és Mayer Géza, a Pestmegyei Természetbarát Szövetség elnöke üdvözölte a megjelent motorosokat. A program gazdag, választékos és érdekes volt.

A versenyekre való nevezéseknél kiderült, hogy sajnos nem minden motor felelt meg a Kresz előírásainak. Ettől függetlenül mintegy 60 indulóval kezdődött a tájékozási verseny 15-én 14 órakor. A legjobb eredményeket az I. kategóriában Erhát János (Marcali Volán SC), a II. csoportban Nyéki László (Pécsi Motoros Klub), a III-ban Nagyfi Sándor (Marcali Volán SC), a IV-ben Szűcs István (Jászberényi Lehel SC) érte el.

A tájékozási verseny után a virsliév verseny egyszerű szórakozást nyújtott mind a résztvevők, mind a nézők körében. Öröm volt nézni, milyen ügyesen manővereztek és „lebegtek” a fiatal motorosok a felfüggesztett virsli elkapása közben. Aki ügyes volt, megvacsorázható, és emellé még taps is járt neki. Végül is a jól sikerült játékos verseny úgy maradt abba, hogy a rendezők nem győzték virsliével. A legtöbb virsliit evők egyike Majercsik János, a Jászberényi SC motorosa, például egymaga 11 virsliit harapott le a madzagról.

A műszaki és Kresz-vetélkedő értékes és tanulságos előadással kezdődött az új Kreszmódosítással kapcsolatban. Megnyugtató volt látni az ismerős arcokat — akik az ügyességi versenyeken is kitűntek — amint a tesztápol főle hajolva próbálnak bizonyítani. A verseny idején zsúfolásig megtelt kulturterem bizonyítéka, hogy a motorosok tudják, — az alapos műszaki és Kresz-felkészültség elengedhetetlen feltétele a biztonságos közlekedésnek. A Kresz-vetélkedő első tíz helyezette értékes motoralkatrészeket kapott jutalmul.

A táborüzemeltető legváltozatosabb szakmai véleménycserék, utitáborok, és vidám történetek hangzottak el. Szalonnasütés közben újabb ismeretségek és motorosbarátságok szövődtek.

Vasárnap volt a találkozó legnagyobb száma, a terepügyességi verseny. A több mint 120 induló már kora reggel vitte motorját az átvételre, és nagy izgalommal nézték a pálya építését. Pontosan 9 órakor elindult az első versenyző a komoly vezetéstechnikai készséget követelő pályán. Zászlók között szialomment, balra nagyívű kanyar egykezettel, és aki a vízzel telt poharat egyik asztalról átvitte a másikra, az már akrobatikusan ügyes volt.

A terepügyességi verseny győztesei: I. kat. Erhát János (Marcali Volán) — II. Majercsik János (Jászberényi Lehel SC) — III. Papp Dezső (Szigetvári Zrínyi Motoros Klub) — IV. Borsos János (Marcali Volán).

A déli órákig eltartó verseny után jólesett az ebéd, és a tábor szervizszolgálatánál rendbe lehetett hozni az elfáradt motorokat. Ebéd után Angelus Miklós, az MTSZ elnökhelyettese kiosztotta az értékes jutalmakat. A mozgósítási versenyben a Győr-Sopron megyei Motoros Klub nyerte a vándorszerleget a nagy távolságból szervezett 66 résztvevővel a Hungária Túramotoros Klub (114 résztvevő) és a Szegedi Volán SC (34) előtt. A megyék közötti versenyben első Baranya megye, második Budapest, a harmadik Csongrád megye lett.

Balogh Zoltán — Frombold Gyula

KELET-MAGYARORSZÁGI MOTOROS TALÁLKOZÓ

A Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottsága megbízásából a Borsod megyei Természetbarát Szövetség Motoros Bizottsága több társadalmi szervezet és hivatalos szervek támogatásával június 11–12–13-án Miskolcon a Csanyik-völgy fölötti Mártírok Emlékművéneli rendezi meg a Kelet-magyarországi Motoros Találkozót. Szállítás 11-én és 12-én éjszakára a Kohóipari Technikum Díjakotthonában (Miskolc, III. Kiss

tábornok u.) napl 14 Ft-ért, vagy a Csanyik Királyasztal tisztásán díjmentesen saját sátorban biztosítható. A találkozó keretében terepügyességi verseny, Kresz-, műszaki, valamint kulturális vetélkedő, és túraalkatrészek a Bükk hegységbe. A találkozó megközelíthető a Miskolc-Lillafüred műtőről, a KISZ Iskola felé vezető úton. A természet szépségeit kedvelő motorosokat szeretettel várja a rendező bizottság.

HUNGÁRIA TÚRAMOTOROS KLUB TÚRÁI

Június 6-án: Mátraháza—Feldebrő 270 km;
Június 11–13-án: Miskolc, Motoros Találkozó 400 km;
Június 13-án: Dunaújváros—Tácz—Székesfehérvár 170 km;
Június 20-án: Salgótarján—Somoskőújfalu—Balassagyarmat 250 km.

Kezdő motorosoknak

A Hungária Túramotoros Klub újabb motorkerékpárvezetői tanfolyamokat indít kezdő motorosok részére. Jelentkezés a Klubban minden héten szerdán 17.30 órától Budapest, V. Rosenberg házaspár u. 1. sz. alatt.

MOTOROSNAPOK SZEGEDEN

A Szegedi Volán SC június 25–26–27-én a szegedi kempingben motoros napokat rendez az „Ismerd meg hazádat” mozgalom keretében. Szálláslehetőség saját sátorban. Program:

25-én: Délután érkezés, ismerkedés;

26-án: Szerviz-szolgálat, motorosbemutató, terepügyességi verseny, műszaki és Kresz-vetélkedő, táborüz.

27-én: nemzetközi senior salakmotorverseny megtekintése; látogatás a Móra Ferenc Múzeumban és a Fűvész kertben.

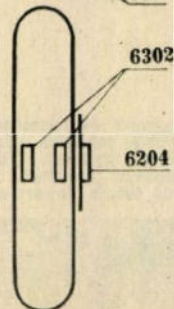
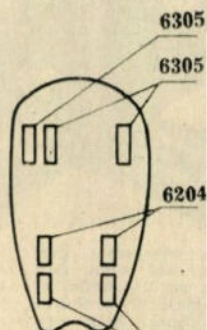
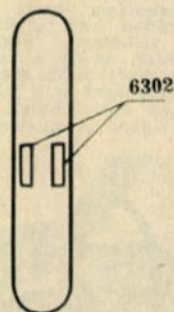
Jelentkezés, érdeklődés: Bíró Albert, Szeged, Horváth M. u. 3. (Építőipari Technikum) címén.



Autó legyen a négy kerekén, amelyik el tud szökni ez elől a rendőrségi motorkerékpár elől!

CSAPÁGY-ISMERTETŐ

3. A legnépszerűbb magyar motorkerékpár, a Pannónia típusgazdag családjában (nagyon ésszerűen) azonosak a csapágyméretek. A következő típusok tartoznak ehhez a családhoz: TL, TLT, TLB, T1, T2, T5, T6, T7, T8, P9, P10. Figyelem: a Pannónia P20 nem tartozik ide!



Mennyibe kerülhet a motorkerékpár-javítás?

Erre a gyakran vitatható kérdésre akar megnyugtató választ adni a KIOSZ által most kiadott „Motorkerékpár-javítási munkák kisipari iránydíjjegyzéke”. Bizony, nagy szükség volt erre az árjegyzékre, mert eddig elég ádátlan állapot uralkodott a munkát adó motoros és a munkát végző kisiparos között. Nem tartoztak a ritkaságok közé a számlák miatti viták — a bíróságok előtt sem.

E kétkötetes árjegyzék áttanulmányozása után nyugodt lélekkel állapíthatjuk meg, hogy ez mindkét fél számára kedvező fordulatot hoz. Hiszen, valljuk be, a kisiparosoknak is sokszor okozott gondot a javítási díjak helyes megállapítása. Az iránydíjjegyzékbe, amely magába foglalja a Magyarországon használatos valamennyi moped, kismotor és motorkerékpár javítási díjtételeit, a megbízást adó motorosnak joga van betekinteni.

A kisiparos az árjegyzékben szereplő munkatételekre részletes elszámolást adhat és az árjegyzékben nem található munkaműveletekért irányóradíjat számolhat el (szerelési munkáért óránként 32 forintot, gépmunkáért 40 forintot kérhet; ezekben az összegekben már szerepel a forgalmi adó is). Ha ezeknél magasabb árakat számít, akkor köteles árvetést készíteni, és nem illetik meg az irányárak alkalmazásáért járó kedvezmények.

Munkatételes irányárak számlázásánál a kisiparos az iránydíjon felül áthárítható költségek (anyag, bér munkadíj stb.) felszámításának jogosságát igazolni köteles.

Az irányóradíj alkalmazásánál a kisiparos az óradíj mértékét nem köteles árelemzéssel bizonyítani, azonban

a javításra fordított munkaidőt — hatósági vizsgálat esetén — igazolnia kell.

Mutatóban néhány irányárat közlünk:

Sebességváltóval egybeépített motor ki- és beszerelése:
Riga: 60 Ft — Pannónia valamennyi típusa és Izs: 120 Ft — Junak és Jawa—350: 160 Ft.

Beépített motoron a porlasztó le- és felszerelése:
Riga és Pannónia: 5 Ft — Pannónia P20, Izs, Jawa—350, Simson—250: 10 Ft.

Sebességváltóval egybeépített motor szét- és összeszerelése:

(ebben szerepel a kiszertelt motor és porlasztó teljes szét- és összeszerelése, tisztítása, hibafelvételezése, az alkatrészek szükség szerinti cseréje, illesztések, hézagolások, beállítások elvégzése, a szükséges tömitések elkészítése, gyújtóberendezés javítása, beállítása, a szükséges csapágycseréje. Gépi munka nélkül.)

Balkan, Jawa—05, Komar, Simson Star, Schwalbe, Danuvia: 350 Ft — Tatran: 400 Ft — MZ—125 és MZ—150: 450 Ft — Jawa—175 és 250, MZ—250, Pannóniák, Izs: 600 Ft — Jawa—350: 700 Ft — Junak: 1000 Ft.

A kisiparos a végzett munkáért, illetve az általa készített és beépített alkatrészeért 6 hónapi, vagy 6000 km-es garanciát vállal.

Nos, röviden ez lenne az a „szerződés”, amely mindkét félnek biztosítja a „békés egymás mellett élest”.

Szítál a kormány?

Joggal lesz ideges a motoros, ha az eddig becsületesen viselkedő járműve megbokrosodik. No, nem úgy, mint egy tüzes paripa, hanem inkább úgy, mint egy kaptos ifjú. Nem hajlandó tartani az irányt, vagy esetleg csak az eleje tréfálkozik, amikor a mellső kerék, illetve a kormány hajlamos a szítálásra. (Még száraz úton sem kellemes ez a jelenség, hát még esőmosta talajon!)

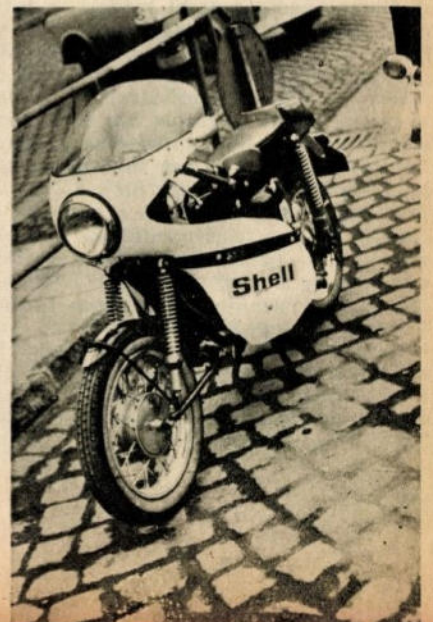
Nyugalom, kedves motoros bajtárs, nincsen semmi baj! Húzza motorját a középállványra, terhelje le a hátulját, hogy az első kerék ne érje a talajt; ezután nézze meg, mennyire lehet meghúzni a tengelyanyákat, vagy hogy „lóg-e” a villaszár, illetve a kormánynyak. De ha ezek nagyon „strammul” állnának, tehát másutt kereskedhetünk, akkor sincs ok az ijedelemre. Talán a kerékagyban lesz a lazulás? Lehet, hogy megkoptak a csapágycsapok, vagy a záróanyák ereszkedtek meg. Ám még ezután is szítálhat a kormány. Elképzelhető, hogy a kerék, illetve a köpeny súlyelosztása a baj forrása. A nyugalmi helyzetben álló kerék legfüggőlegesebb felső küllőjére (egyre, vagy még inkább két egymás mellett) csavarjon annyi ólomdrótot, hogy kiegyenlítse az alul maradt súlytöbbletet. Akkor végzett jó munkát, ha a kerék nem fordul el, bármilyen helyzetben állítja azt meg.

Rázhat, szítálhat a kormány akkor is, ha a motortartó csavarok, anyák meglazulnak. Ugyanezt a jelenséget okozhatja az a vázszerkezet is, amelyik nem alkot zárt egységet és egyes pontjain anyáscsavarokkal csatlakozik.

SZÉLVÉSZKISASSZONY

Az NDK-ban dolgozó olvasónk, Nagy F. László látta, és lefényképezte ezt az MZ motorkerékpárt. Azzal küldte el a képeket, hogy bizonyára otthon is lesznek néhányan, akik szeretik az ilyen szép „szélvészkiasszonyokat”, és ezért adjunk helyet felvételeinek. Szívesen teszünk eleget kérésének. A levélben még azt is közölte, hogy ez a Karl-Marx-Stadt-i motorkerékpár a 250/1 típusú MZ, amelynek gazdája a 250/2 hengerével és porlasztójával látta el a motorját, azonkívül, amint az a képen is látható, a nyergét átalakította versenymotorszerűen. A bal oldalán két visszapillantó-tükröt is látunk, amelyek közül az egyik a szép vonalú „karosszériára” illeszkedik. A hátulról készített kép alapján úgy látszik, hogy ez a poliészterszerű anyagból készült áramvonalidom házi készítmény.

Jó lenne, ha Nagy F. László némi magyarító szöveget is küldene fényképeihez, amelynek alapján itthon is lehetne ilyen szélvészkiasszony maziruhát készíteni, barkácsolni.





A volánánál: SZOKOLAY SÁNDOR

kaptam egy használt Simcát aján-dékba. Persze, ott kezdtem tanulni az autóvezetést és rövidesen sikere-sen vizsgáztam is. Műszakilag nem kellett semmit sem tudni, de annál többet kértek vezetésből. Így például egy kamion mögé kellett hibátlanul betoladni, vagy egy meredek, sikos úton megállni és újraindulni, vissza-csúszás nélkül. Aki nem volt biztos a vizsgatételekben, azt visszadobták három hétre.

A kezdő vezetők legtöbbször egy-két év után kezd veszélyes lenni a köz-lekedésre, mert azt hiszik, hogy most már tudnak vezetni, pedig dehogytudnak (merthogy a szerencsében nem szabad bízni). Mindezt saját tapasztalatomból tudom, de az is igaz, hogy felém még egy gyalogjáró sem rázta az öklét. Soha fel nem írt még rendőr, hacsak nem tilos parkolásért. Nem tudom, más hogy van vele, de engem igenis aktívan pihentet az autóvezetés. Mondok erre egy jó példát. Amikor leülök a zongorához, kampányszerűen dolgozom, és néhány órai alvástól eltekintve három napig is egyhuzamban. És ha ilyenkor elfáradok, negyedórát autózom, utána pedig frissen folytatom a munkát. Nem tagadom, szeretek gyorsan hajtani, de csak nappal, mert régen, a Loire völgyében, egy esős éjszakán az árókba nyomott egy kamion öt másik kocsival együtt. Azóta ideges vagyok, ha éjszaka kell vezetnem.

Ha szabálytalan vezetővel kerülök szembe, a mérgemet azzal vezetem le, hogy önmagamnak mondom el véleményemet, de jó hangosan, miközben úgy nézem az utat, hogy figyelem a környezetet, akárcsak a pilóta. Nekem olyan a vezetés, mint a karmesteri tevékenység. A volán mögött is sokrétűen kell figyelni.

A hazai zeneszerzés koszorús művészenek nem egészen idegen terület a technika, hiszen csak az 5-ös kérdésre nem tudott jól válaszolni. Próbálja meg Ön is, talán Önnek sikerül valamennyit megfejteni. (A 26. oldalon ellenőrizheti feleleteit.)

1. Minek a védjegye a kagyló?

- a) Castrol;
- b) B. P.;
- c) Shell.

2. Mi a McPearson?

- a) Rugózási rendszer;
- b) Autósampon;
- c) Fékbetét.

3. Hol készül a kétkerekű F. N.?

- a) Dániában;
- b) Hollandiában;
- c) Belgiumban.

4. Mi a Liberator?

- a) Bombázó;
- b) Autószemléveg;
- c) Halogénizzó.

5. Hány AFOR benzintöltő állomás van?

- a) 386;
- b) 198;
- c) 276.

Vajon mit kedvelhet a legjobban egy híres és elismert zeneszerző?

— ELETEM legnagyobb szenvedélye az autóvezetés öröme — adja meg a választ Szokolay Sándor, aki a Várnász című operájáért Kossuth-díjat kapott, továbbá kétszer tisztelték meg Erkel-díjjal, háromszor lett VIT-díjas és mindezekon túl ötször tün-tették ki nemzetközi zeneszerzői díjjal.

— Amikor hét évvel ezelőtt Tours-ban dolgoztam, francia barátaimtól

MOTOROSOK?

Micséri László budapesti (XIV., Edison u. 18.) olvasónk levelét megjegyzés nélkül közöljük:

„Az AM ez évi 5. számában megjelent »Motorosok?« című kis írásukat, valamint az arra érkező helyreigazító levelet a 8. számban elolvastam (és mindkettővel egyetértettem).

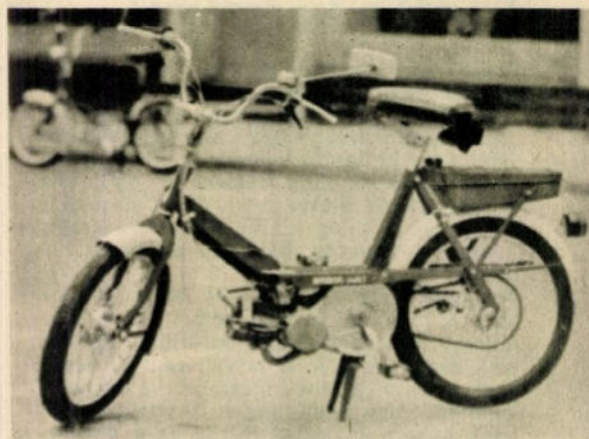
Miért írok most erről? Erdemes lesz elolvasni. Április 18-án család-mal kirándultunk a Nagykevélyre. Az »Egri Vár« alatt mintegy 30 főnyi, főleg fiatalokból álló csoport hancúrozott. Közeliükben egy Tatra és egy Simson Star állt. Amikor később a két motoros elkísérte a társaságot a kocsik által is használt turistaút végéig, ott lezárták járműveiket és gyalog folytatták útjukat. Alig egy órával később 18 éves fiam bokája kifordult, és a turistaház gondnoka, aki segíthetett volna, távol volt a szekérral együtt.

A fiamat pedig valami módon le kellett volna juttatni a buszig; de hogyan? Sehol senki, aki a jól megtermett fiút ölben, vagy háton levihetné, legalább a motorkerékpárokig. Ekkor jelentkezett az egyik motoros, és arra kért, legyünk addig türelmesek, amíg felérkezik oda a járművével. És rövidesen hallottuk, majd láttuk is az ismeretlen motorost, aki terepversenyzőt megszégyenítő ügyességgel birkózta fel motorját az úttalan ösvényen.

Idegességemben azt sem tudtam, hogy mit csináljak; még ő nyugtatott és biztosított, hogy hiba nélkül hazaviszi a gyereket. „Vissza-felé” majd találkozhatunk a busznál — mondta búcsúzóul. Később tudtam meg a feleségemtől, hogy a motor első sárvédőjén festett jelvényben »Társadalmi Erdei Szolgálat« felirat volt olvasható.

Lehet, hogy e motoros nem először tesz ilyent, bizonyára gyakorlata van ilyesmiben, amit fiam bizonyíthat, aki hazaérkeztemkor lelkendezve fogadott, hogy mennyire vigyázott rá a motoros. Hadd mondjam még el, hogy amikor végre leérkeztünk a buszmegállóba, a kedves motoros már ott várt minket, hogy megnyugtasson, majd a köszönetet elhárítva elsielt »kötelességét« teljesíteni. Nevét nem akarta megmondani, járművének rendszáma: LH-67-48.

Talán ő a »Motoros?«



Túl az első 25 ezren

Január 6-i számunkban mutattuk be — és elég részletesen ismertettük — a Simson mofa-1 nevű törpejarművet. Most az tette időszerűvé, hogy újból írjunk róla, mert ez a mofa azóta túljutott az első 25 ezer darabos szérián és — amint erről az NDK-ban megjelenő Kraftfahrzeugtechnik c. szaklap ír — a vásárlók elégedettek a motorosított kerékpárjukkal. Ennek magyarázatát abban látja a lap, hogy a suhli gyárnak évtizedes gyakorlata van a kétkerekűek előállításában, és a gazdaságosság növelésére részben automatizálták ezt az üzemszert.

A lap 11 különböző motorkerékpárgyár mofáinak paramétereit állítja párhuzamba a Simson SL-1 típusal, és ez az összehasonlítás igencsak kedvező a kis Simson számára...

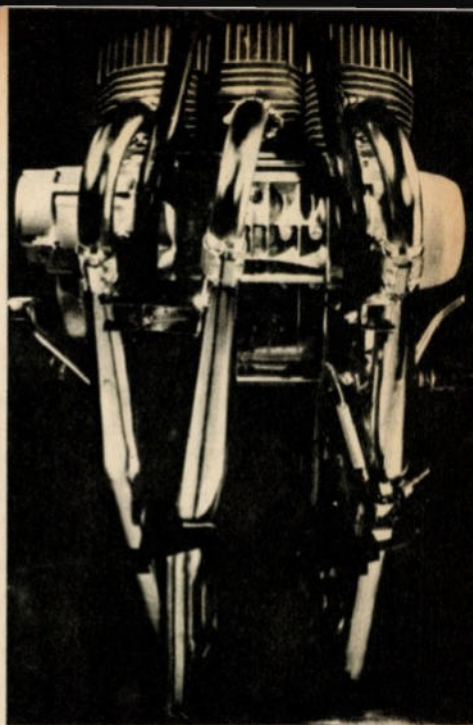
NEMCSAK A KÉPEN SZÉP

Alighogy megjelent a *Mach III*, menten elismerést, vagy ha úgy tetszik, sikert aratott a motorkerékpár világpiacán. Amint a Porsche-nél a „*Spyder*”, úgy a Kawasakinál a *Mach III* jelenti a szívet hevesebben dobogató szélvésztempót.

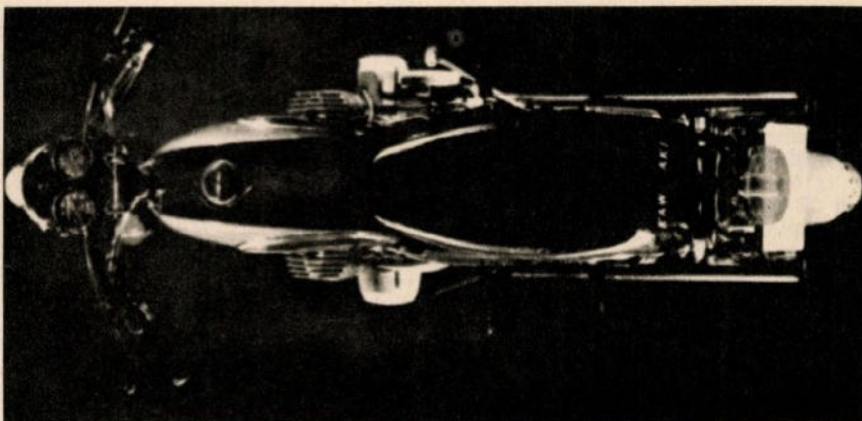
Mindaz tiszteletet parancsol, amit ez az egyszerű, részvezérléses kétütemű motor tud: 60 lóerő, és mindez egy összesen 500 köbcentis, háromhengeres, léghűtéses motorból! És a fordulatszáma sem jár a fellegekben, csupán 7500-szor pörög percenként a főengelye. Ha pedig tudjuk, hogy a sűrítési aránya 6,8:1, akkor csodának kell tekinteni a motor teljesítményét. Márpedig csoda nincs, legalábbis a műszaki világban. A titok nyitját megtaláljuk Szente Gyula mérnök-főkonstruktőrnek az AM-ben tavaly megjelent cikkében, amelyben kifejti, hogy a japánok más elven számítják ki a sűrítési arányt. (Valójában ez mintegy 50%-kal több.) Hát igen, ilyen nagy teljesítményt nem lehet a szögről leakasztani, de az ismert képlet alapján lehet termelni.

A *Mach III*, amelynek eredetileg az utca motorosa igényét kellene kielégítenie, túlteljesíti feladatát, hiszen nagyon sokat tud, amit ékesen bizonyítanak a versenymotorra átalakított *Mach*-ek, illetve azok szép eredményei. Sikere annyira átütő, hogy a Kawasaki-gyár konstrukciós irodája elkészítette a *Mach III* alapján az S2 típusjelzésű, 346 kcm-es, ugyancsak háromhengeres kétüteműt, amely 8000 fordulaton 45 lóerőt képvisel, és ez 130 liter/LE-nek felel meg a *Mach III* 120 liter/LE-jével szemben. A kisebb Kawasakinak nem lesz nehéz meghódítani a motorosok szívét, hiszen „bátyja” megfelelően előkészítette számára a talajt.

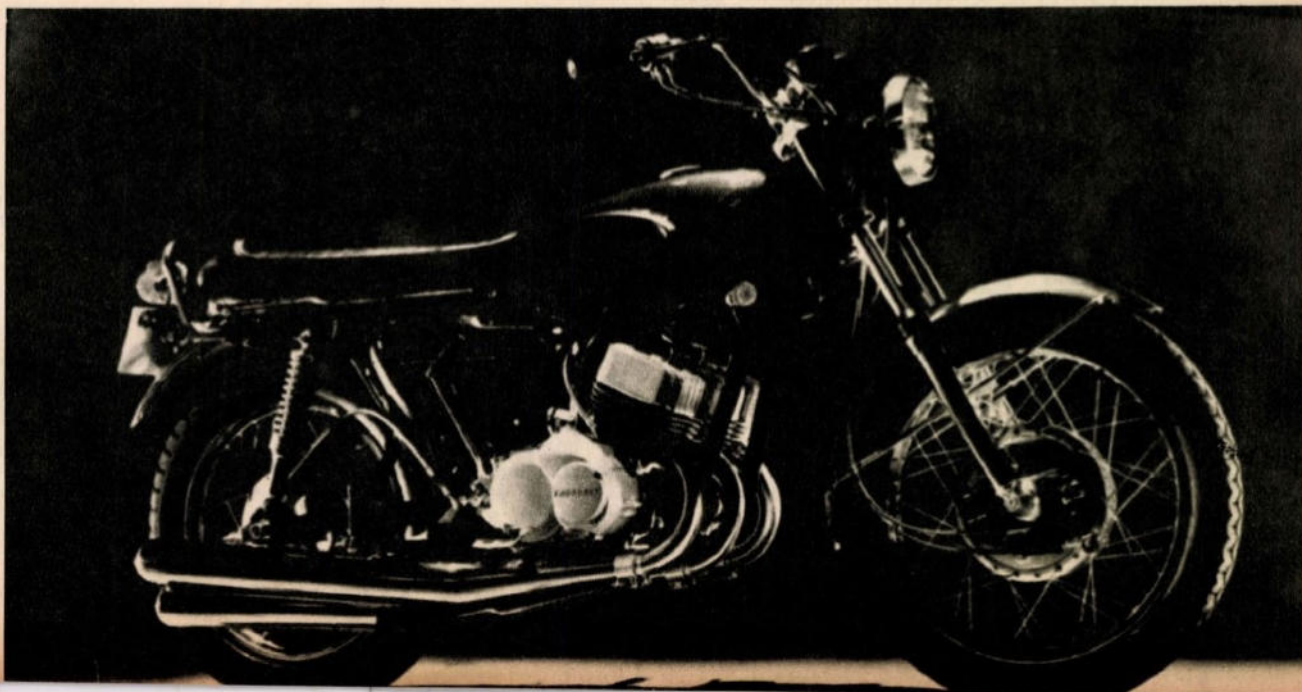
Az itt bemutatott képek eltérnek az eddig ismert motorkerékpár-fényképektől és részben szokatlan ábrázolásmódjukkal, valamint újszerű nézőpontjukkal rászölgálnak a közlésre.



Félelmetes erőt sugároz ez a ritkán, vagy még inkább soha nem látott nézőpontból fotografált kép. Surrogó hangja, no meg az energiája egy igazi, hathengeres négyütemű illúzióját képes kelteni. (Végsebessége 200 km/óra)



Innen, felülnézetből pedig kecses jószágnak tűnik ez az erőgyár, keskenyebb, mint egy boxer-motor. (Alul) Ne is keressük, miféle trükkkel készültek ezek a képek, gyönyörködünk szépségükben. A motornak 400 méter lefutásához 12,4 mp-re van szüksége



Ankét Budapest közlekedéséről

● TÖBB GYERMEKBALESET

● BAJ VAN A MORÁLLAL

Fővárosunk közlekedési helyzetéről, a közérdeklődést különösen foglalkoztató témákról, a forgalom biztonságát befolyásoló számtalan fontos tényezőről tartott érdekes beszámolót a Budapesti Rendőrfőkapitányságban dr. Buncsák László r. alezredes, a BRFK Közlekedésrendészet Forgalmuszervezési Osztályának vezetője.

A forgalmuszervezéssel kapcsolatos korszerűsítésekről szólva külön aláhúzta, hogy a nagy építkezésekkel járó útlezárásokkal, forgalomterelésekkel nemcsak napjainkban, hanem a jövőben is számolnunk kell. Nyilván nem vigasztalja ez az „ígéret” a budapesti vagy a fővárost felkereső autósokat-motorosokat, de mindenkinek meg kell értenie, hogy éppen a forgalom biztonságát, zavartalanabb lebonyolítását szolgáló alul- és felüljárók, kisebb vagy nagyobb útkorrekciók, korszerűbb csomópontok csak ilyen közös áldozatvállalások árán szülehetnek meg.

Az ilyen létesítményekre ma már elengedhetetlenül nagy szükségünk van. Öt év alatt csaknem ötven százalékkal (46,5!) nőtt fővárosunkban a gépjárművek száma. S a negyedik ötéves terv végéig mintegy 25 százalékos emelkedéssel lehet még számolni...

Érdekes adat az is, hogy ma már minden kilencedik budapestinek van gépjárművezetői igazolványa. Ez természetesen nem jelentheti egyben azt, hogy minden kilencedik fővárosi lakosnak gépjárműve is van, hiszen a családban levő autót sok esetben a férj, feleség, gyermek felváltva vezeti. De mindenképpen figyelemre érdemes adat, mert a jogosítvánnyal rendelkezők 42,6 százaléka viszonylag „friss” vezető: az elmúlt öt év során tett vezetői vizsgát. Csupán az elmúlt évben 27 ezren vizsgáltak gépjárművezetésből. Döntő többségük minden bizonnyal ma már rendszeresen részt is vesz a forgalomban. És ez azt jelenti, hogy a gyakorlatlan, kevésbé rutinos gépjárművezetőkkel való találkozásokat bele kell kalkulálnunk mindennapi útjainkba. Sőt, számuk az elkövetkezendő hónapokban egyre több lesz.

Az mindenesetre tény, hogy a gépjárművezetőképzés hazai reformjának bevezetésével a ma újonnan forgalomba lépő, s a vezetőjelöltből vezetővé előlépő autósok-motorosok döntő többsége a szakszerűbb előkészítés és a szigorúbb vizsgák alapján sokkal biztonságosabban teszi meg kezdő lépéseit, első önálló útjait a forgalomban, mint annak előtte. De mégiscsak kezdők — és sokan vannak. Ezt a sajátos, a budapesti közlekedésre jellemző különösen jellemző körülményt mindenképpen bele kell kalkulálnunk — segítőkéz gesztusok érvényesítésével! — mindennapi útjainkba.

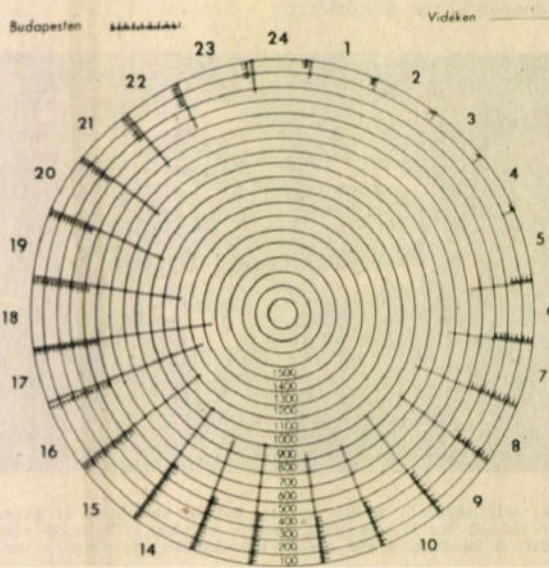
Nagy munkát jelent a Közlekedésrendészetnek a gépjárművezetői engedélyek és az ellenőrzőlapok felülvizsgálata is. Az utóbbi öt év alatt, napjainkig 4587 jogosítványt kellett bevonniok. Mégpedig a vezetők több mint egyharmadától azért, mert alkohol hatása alatt vezettek! És a közel hétezer bevont ellenőrzőlap azt is bizonyítja, hogy a gépjárművezetők igen nagy hányadának nem csupán a vezetési készségével, hanem a moráljával van baj...

Évente átlagosan kilenc százalékkal növekszik a forgalom sűrűsége, de egyes frekvenciátalabb fővárosi útvonalakon, tereken még ennél is többel. Az ilyen aránytelődásokra, és természetesen egyéb (néha valóban objektív) adottságokra is visszavezethető, hogy ezek a forgalmasabb helyek egyben baleseti góccok „rangjára” léptek elő. Ilyenek például: a Lenin körút és a Rákóczi út, a Schönherz Zoltán út és a Budafoki út, a Könyves Kálmán körút és Vajda Péter utca, a Hungária körút és Egressy utca kereszteződése, a Kosztolányi Dezső tér, valamint a XX. kerületben a Dózsa György út a csepeli átjárójánál.

A baleseti statisztika egyáltalán nem mutat vigasztaló képet, mert évenként egyre több közlekedési baleset fordul elő. Az emelkedés üteme évenként 10 százalékos volt eddig. Csupán az elmúlt év képez kivételt: 1970-ben ugyanis mindössze 0,8 százalékkal növekedtek a balesetek. A kedvezőnek ígérkező tendencia várt folytatása azonban elmaradt. Sőt, már az idén, az év első három hónapjában 10,2 százalékkal haltak meg, és 12,8 százalékkal sérültek meg többen, mint az előző év hasonló időszakában.

Különösen megdöbbentő a gyermekbalesetek emelkedő száma. Az igaz, hogy az idei 177 gyermekbalesetből 119 a gyermekek szabálysértésére, fegyelmeztetlenségére vezethető vissza. Mégis, külön figyelemztetés ez a gépjárművezetőknek, hiszen figyelmesebb és előrelátóbb vezetési mód mellett nagyon sokszor az ilyen „gyermekhibás” balesetek is elkerülhetők... Változatlanul gyakran szereplő szabálysértési kategória az elsőbbségi kötelezettség elmulasztása, a szabálytalan kanyarodás, a helytelenül megválasztott követési távolság, a gyorsajtás és az ittas vezetés. Mindezek mel-

SZEMÉLYSÉRÜLÉSEK KÖZUTI BALESETEK A NAP ÓRÁI SZERINT 1970. ÉVBEN



A HET NAPJAI SZERINT

| Nap | Budapest | Vidéken |
|-----------|----------|---------|
| Hétfő | 1 031 | 2 263 |
| Kedd | 1 038 | 2 125 |
| Szerda | 1 007 | 2 208 |
| Csütörtök | 990 | 2 215 |
| Péntek | 1 166 | 2 491 |
| Szombat | 935 | 2 705 |
| Vasárnap | 646 | 2 405 |

lett a legvisszataszítóbb — és sajnos lépten-nyomon tapasztalható — az agresszív, durva vezetési stílus, az általános közlekedési morál alacsony szintje, visszaesése. Az egymást fenyegető, becsmérlő hang egy-egy inzultusnál, vélt, vagy tényleges akadályoztatásnál mindennapos, szinte természetes és sajnálatosan egyre jobban elburjánzó érintkezési gesztus.

A BRFK Forgalmuszervezési Osztályának a vezetője ezen az anketon bejelentette azt is, hogy a rendőrség a jövőben mind nagyobb szigorral fog lépni a közlekedésben tapasztalt minden negatív jelenséggel szemben. De hozzátette: legalább olyan nagy gondot fordítanak arra is, hogy korszerűbb jelzéstáblákkal, lámpákkal, táblákkal és egyéb technikai eszközökkel igyekezzenek elősegíteni a főváros forgalmának zavartalanabb és biztonságosabb áramlását.

Ez a felszólítás éppen az Autó —Motorban minden bizonnyal idegenül hangzik, s olvasóink körében talán jogosnak tűnő ellenérzéseket vált ki. Annál is inkább, hiszen nem egy cikkünkben hívtuk fel olvasóink (az autótulajdonosokra gondolunk elsősorban) figyelmét arra, hogy amennyiben valamilyen megoldhatatlannak látszó üzemszavarral találkozunk, ne kísérletezzenek, hanem a probléma megoldását bízzák inkább a szakemberekre. Ezt tanácsoltuk akkor, amikor valamilyen gyújtási, vagy üzemenyagellátási zavar elhárításáról volt szó, és különösképpen akkor, amikor az újdonsült autós garanciális jogokat élvező kocijában támadt valamilyen üzemszavar. Az új autók kiadott kezelési és karbantartási könyvecskék is igen nyomtatékosan felhívják a figyelmet arra, hogy az illetéktelen és szakszerűtlen beavatkozás a garanciális jogok elvesztését vonja maga után.

De tovább megyünk: jogos lehet ez az ellenérvés e cím olvasása után azért is, mivel éppen a legutóbbi számunkban hívtuk fel az autósok figyelmét arra, hogy az Autóklub létszámában és felszereltségében egyaránt megerősített országúti segélyszolgálatunk immár 3200 kilométerre kiterjedő fontos hazai útvonalakon áll a bajba jutott volántársak rendelkezésére.

Miért mégis, hogy a „Csináld magad!” mozgalom széles körű kiterjesztése érdekében zászlót bontunk?

Természetesen nem azért, hogy a speciális műszerekkel és jól megalapozott szakmai ismeretekkel „felszerszámozott” szakemberek elől vegyük el a kenyeret. És távol áll tőlünk az is, hogy bárkit is a garanciális jogokat élvező kocijának a szét- és összeszerelésére buzdítsunk. Változatlanul javasoljuk azt is, hogy ha bárkit, bármilyen márkájú autójával, bármilyen természetű üzemszavar készletet majd a jövőben országúti vesztegelésre, amikor teheti, vegye igénybe, hívja segítségül az Autóklub országúti segélyszolgálatának szakembereit.

És most a tulajdonképpeni témánál is vagyunk. Mert éppen az országúti segélyszolgálat működésével szerzett eddigi tapasztalatok készítették az Autóklubot arra, hogy két évvel ezelőtt életre hívjon „Csináld magad!” elnevezéssel egy olyan tanfolyamot, pontosabban tanfolyamsoorozatot, amelynek keretében mindenkit igyekeznek megtanítani az autó használatával kapcsolatosan ma már mindenki számára elengedhetetlenül fontos technikai minimumra.

Mert nem igaz az az állítás sem, hogy a mai, hazánkban is eléggé heterogén összetételű autópark egyedeiben előforduló hibák elhárítására lehetne általános érvényű receptet adni. Az mindenesetre igaz, hogy e sokféle autó-egyedek felépítésükben,

CSINÁLD MAGAD!

részletmegoldásaikban merőben különbözők lehetnek. De ugyanakkor az is igaz, hogy alapvető működési elvüket tekintve igen sok és lényeges vonásban megegyeznek. Éppen ezért, az ilyen, minden autónál közös szerelvények, szerkezeti alkatrészek környezetében támadt valamilyen hiba elhárítására lehet, sőt kell is adni az „egyszerű”, vagyis a laikus autóhasználónak valamilyen receptet. És hogy mennyire így van ez, mi sem bizonyítja jobban, mint éppen az Autóklub országúti segélyszolgálatának eddigi tapasztalata, amely szerint az országúton veszteglő és az ő segítőkész beavatkozásukra váró (esetleg órákig veszteglő) autósok fele az üzemszavar bekövetkezése után néhány perccel minden különösebb és „szakszerű” segítség nélkül folytathatta volna útját, ha meglelt volna a legszükségesebb és minden autohoz nélkülözhetetlen szerszámkészlete, valamint a kocijában előfordulható alapvető hibák felismerésére és elhárítására vonatkozó minimális szakismerete.

A „Csináld magad!” tanfolyamok, amelyeket az Autóklub indított, éppen ilyen adottságokkal igyekeznek felvértezni az autósokat. Felismerni a jelentkező hibát, és módszeresen kutatva, megtalálni az elhárítás leggyorsabb, leggyorsabb módját.

Persze nem a közlekedés biztonságát közvetlenül befolyásoló szerkezetek megbontása, „barkácsolása” a feladat. Nem szerelőket, nem szakembereket akarnak az ilyen „Csináld magad!” tanfolyamokon nevelni, hanem a technikai minimumot, a hibafelismerési és elhárítási készséget módszeresen kifejleszteni.

És természetesen arról sincs szó, hogy az ilyen akciókkal az Autóklub a javítóipar (egyébként valóban korlátozott) tevékenységén igyekezne enyhíteni. Bár ezzel sem tenne rossz-

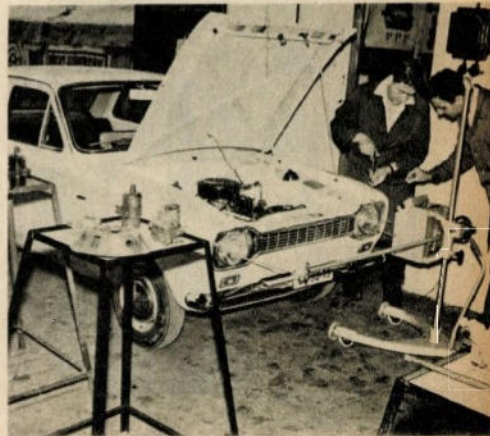
szat, de tudjuk: nem ez a célja. A célja az, hogy a hazai utakon futó autók üzem- és forgalombiztonságát erősítse — az emberek gondatlanabb autózását segítse.

Nem lehet vitás, hogy ma már nem elég csupán a kocsi vezérlőberendezéseit ismerni, s azokat „csupán” jól, megbízhatóan kezelni. A vezetési készség és a biztonság érzése is sokkal nagyobb akkor, ha a járművet irányító ember a szerkezetek működését nem csupán az elméletben, hanem a gyakorlatban is ismeri.

Nagyon sok autós — jó vezetőnek ismert autós — kérkedik azzal, hogy ő még egyszer sem nyitotta fel a motorház tetejét. És ha felnyitná is, fogalma sem lenne arról, hogy mit lát ott, annak mi a funkciója. Csevegés közben talán imponáló lehet az ilyen hivalkodóan őszinte beismerés, de az igazat megvallva, már nem sokan vállalnák szívesen hogy az ilyen laikus „autóértővel” elinduljanak egy hosszabb túrára.

Az autó szeretete és értése nem csupán jó, vagy viszonylag jó vezetési készségre és a kocsi szép külső megjelenésére szorítkozik. A szerkezetek megbízható működésére és forgalombiztonsági állapotára is. A rendszeres tevékenység, amit a kocsi környezetében végzünk, az avatottak számára sok olyan kisebb hibára is felhívhatja a figyelmünket, amelyeket a hozzáértésünk révén már csak azért sem hanyagolunk el, mert tudjuk: a hiba továbbfejlődése váratlan helyzetben, esetleg a segítség reménye nélkül hosszú idejű kényeszerű vesztegléshez, vagy éppen súlyos balesetbe vezethet.

Ennek a megelőzése a „Csináld magad!” mozgalom alapvető célja. Ezekről a tanfolyamokról az Autóklub XI., Boldizsár utca 2. alatti központi Műszaki Állomása (jelentkezés a 267-681, vagy a 250-615 telefonon) írásos emlékeztetőt is rendelkezésükre bocsát az érdeklődőknek. Ettől függetlenül, e cikk folytatásaként, képből és írásból a „Csináld magad!” tanfolyam anyagát lapunkban sorozatban is ismertetjük. De ez csupán szorgalmazza és nem pótolhatja a személyes részvételt.



ÍRÁSBAN – KÉPBE

Bizonyára nagyon sok autós-motoros gondolt már országjáró útja során arra, hogy milyen nagy veszélynek vannak kitéve azok az iskolás gyerekek, akik más lehetőség híján csak az országúton bandukolva érhetik el iskolájukat, vagy onnan jövet az otthonukat. Az ő védelmükre — különösképpen, hogy a rossz látási viszonyok között könnyebben lehessen őket felismerni — a Közúti Balesetelhárítási Tanács most sok ezer ilyen „VIGYÁZZ RÁM!” felírású, élénksárga színű mellényeket osztott szét a vidéki iskolák között. Ha a kísérlet beválik, a sárga mellények általános használatát országosan is bevezetik. De hát miért ne válna be ez a kezdeményezés? — gondolhatná bárki. Nos, amint hallottuk, azért nem is olyan egyértelmű ez az álláspont. Mert nagyon sok helyütt, a szülők (!), vagy a nagyobb diákok (akiknek nincs ilyen öltözék-kiegészítőjük) csúfolják, elmarasztalják a sárga mellényekben lépegetőket. Érthetetlen hiszen az igazán jól szembetűnő mellények viselése adott esetben életet menthet! És ezt a törekvést éppen a nálunk különösen kedvezőtlen arányú gyermekbalesetek számának enyhítése érdekében mindenütt, mindenkinek megértéssel támogatni kellene. Egyébként az eddigi tapasztalatok azt is bizonyítják, hogy azok a gyermekek, akik az iskolába menet és onnan jövet következetesen hordták ezeket a mellényeket, nem csupán jobban láthatók, hanem fegyelmezettebben közlekedők is voltak. Azok számára pedig, akik ebben a törekvésben csupán öncélú „sem mire nem jó” kezdeményezést látnak, igazolá-
sul bemutatunk egy másik képet is. Az NSZK nagyvárosainak forgalmában a kis iskolások könnyebb felismerését és biztonságosabb átkelését lényegében a miénkhez hasonló, narancssárga körgallérral is segítik.



**LEGYÜNK BARÁTOK
A FORGALOMBAN**

Amióta a fényképen látható felszólítás a kocsim hátsó ablakán mosolyra, vagy gondolkodásra ösztökéli a mögöttem haladókat, érdekes észrevételt tehettem. Mintha jobban „odafigyelnének” a bizony nem mindig barátságos ember- és autóstársaim. Legutóbb is, amikor a November 7. téren a zöld fényre vártam, éleszöval biztosított barátságáról a melletttem megdült szénszállító teherautó vezetője.

Még akkor is nagyon örülök, ha csak ezzel a rövid felszólító mondatral sikerült olyan kapcsolatot teremteni, amelynek helye lenne pedig útjainkon efféle írással közlés nélkül is.

Legelőször egy svéd rendszámú autón láttam ezt a feliratot. Amikor a zuhogó esőben kéresemre a vezető megállította kocsiját, és a fényképet elkészítettem, elmondta, hogy Svédországban számtalan effajta felirat olvasható az autók hátulján. Az ő cége gyártja ezeket a többnyire fényt visszaverő matricákat, és most mintának hozta ezt a kulturáltabb közlekedést célzó négyzavas mondatot is.

Ugy értesültünk, hogy a Közúti Balesetelhárítási Tanács rendszeresen kívánja az ilyen és ehhez hasonló feliratokat, amelyeket ingyen osztanak szét az autósok között. Reméljük, ez is hozzájárul majd a közlekedési morál kifejlődéséhez hazánkban.

RÓZSA GYÖRGY



„Mint hogy egyre jobban terjed a tranzistorokkal működtetett automatikák gyártása, szeretném bemutatni önöknek apró újításomat” — ezekkel a szavakkal keresett fel bennünket a napokban Szűcs Attila budapesti gépkocsivezető. Kezében egy kis lámpácskát tartott, amelyről a következő leírással adott magyarázatot:

Alapvető tulajdonsága ennek a narancssárga színű villogó jelzést adó, burával felszerelt vészjelzőnek, hogy nem bimetálos megoldással, hanem tranzistorral működik. Az előbbi megoldás hátránya ismert: idő kell, amíg bemelegszik, hol lassabban, hol gyorsabban villog, áramfelvétele is viszonylag nagy. Ezzel szemben a tranzistoros változat a bekapcsolás után azonnal működésbe lép és ezt követően pontosan, ritmikusan biztosítja a szaggatott fényjelzést. További előnye, hogy fényereje is nagyobb és élettartama gyakorlatilag korlátlan. Az áramforrást egy 4,5 voltos lapos elem biztosítja, égője pedig közönséges zseblámpaalázó. Maga az automatika egy gyufásdoboz 2/3 részében is elfér. Fényereje olyan nagy, hogy nappal is észlelni lehet a jelzéseit. Egyébként egyetlen zseblámpaelem ennek a kis vészjelzőnek a folyamatos, tehát éjjel-nappali működését akár 120 órán át biztosítja. A lámpa mintadarabja tehát készen van. A tájékoztatás szerint az Autóker szakembereinek is tetszik, esetleg árusítanak is, csak a jelenlegi 130 forintra kalkulált árat 100 Ft alá kellene csökkenteni. Az idel 9-es számunkban közölt „Elektronikus irányjelző, vészjelző” című, lényegében hasonló témáról szóló cikkünkben is emlékeztettünk arra, hogy október 1-től hatályba lép a Kreszmódosítás 19. §-a, amely szerint kötelező lesz az elromlott, elakadt járműveket előre jelezni a többi járművek részére. Ugy véljük tehát, hogy ezzel a kis megoldással is érdemes lenne komolyabban foglalkozni, és kár lenne, ha csupán a 30 Ft-os költség-többlet miatt nem indulhatna meg a gyártása.

Itt így közlekedünk

A helyismerettel nem rendelkező autósoknak-motorosoknak nemritkán gondot okoz a Balaton megközelítése. Ha már az igazán szép és egyre korszerűsödő balatoni útra sikerült „ráállnunk”, nincs baj. A problémát sok autós-nak az jelenti, hogy miként jusson el a zsúfolt fővárosi utcákon keresztül a balatoni autópályára vezető utak csomópontjaihoz.

A pesti oldalról érkezőknek elsősorban az Erzsébet-hidat és a Petőfi-hidat javasoljuk a dunai átkelésre. A választástól függően természetesen az odatartó útvonal is két ágon vezet.

Az Erzsébet-hidat a 2-es és a 3-as számú országos főútvonalról a fővárosba érkezők a Baross tér érintésével érhetik el. A 3-as főútvonal egyenesen rávezet bennünket a hídra, míg a 2-es főútvonalról jövet a Róbert Károly körút—Hungária körút—Thököly út vonalvezetését követve, a Baross térről már a Rákóczi úton egyenesen juthatunk a jelzett irányba.

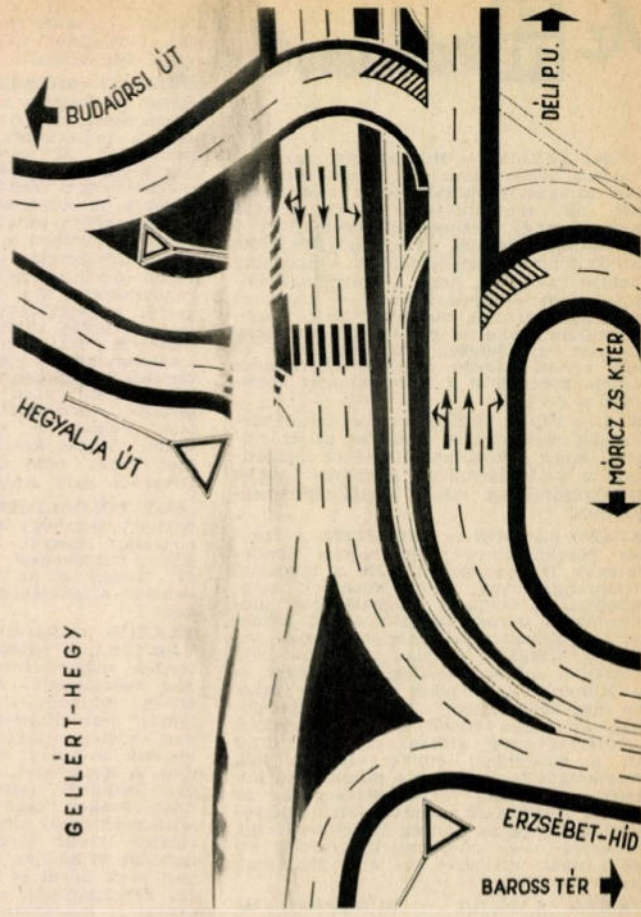
Amennyiben a 4-es számú főútvonalról érkezünk a fővárosba, a Petőfi-hidat célszerű igénybe venni, mégpedig a Nagyvárad tér—Hámán Kató út—Mester utca kapcsolódó főútvonalaival felhasználva.

Szeged felől, vagyis az 5-ös számú főútvonalon a fővárosba jövet egyenesen a Petőfi-híd alá vezet az út. Tehát alatta áthaladva, és mindjárt jobbra kanyarodva, a felhajtó „rámpan” egyszerűen (de előzőleg elsőbbséget biztosítva!) bekapcsolódhatunk a híd Budára vezető ágának forgalmába. Utána csupán a főútvonalat kell követnünk, egyébként innen már a jelzések is jól útbaigazítanak bennünket. De vigyázzunk, nehogy célt téveszszünk (mint sokan) a Nagyszőlős utcánál. Itt ugyanis nem egyenesen, hanem balra elkanyarodva — a főút vonalvezetését követve — kell tovább mennünk. (E meglehetősen veszélyes kereszteződés forgalmi rendjét ez évi 4-es számunkban ismertettük.)

Akik tehát az Erzsébet-hidat választották, az itt közölt rajzról jól láthatják, hogy milyen irányt kövessenek. Már a hídon érdemes a belső forgalmi sávba sorolni, mert a balra kanyarodás után, a hídfő balra vezető ágán juthatunk a Hegyalja útra, s azon haladunk végig egészen a Budaörsi útig. Itt jelzőlámpával találkozunk. (A kereszteződés forgalmi rendjét az AM tavalyi, 18-as számában ismertettük.) Zöld jelzésnél a belső forgalmi sávból kanyarodhatunk a Budaörsi út irányába, s haladhatunk egyenesen, a másik rajzon szemléltetett kereszteződésig. De vigyázzunk! Ez nem a Nagyszőlős utcának a korábban említett elágazása, hanem pontosan a másik vége. Itt „Elsőbbségadás kötelező” táblával találkozunk. Sokan vitáznak azon, hogy tulajdonképpen miért is kell itt elsőbbséget adni, hiszen a Nagyszőlős úton a főútvonalon jövőknek két külön forgalmi sáv áll a rendelkezésükre, s ugyanakkor a Budaörsi úton haladók is külön egy forgalmi sávon folytathatják utukat.

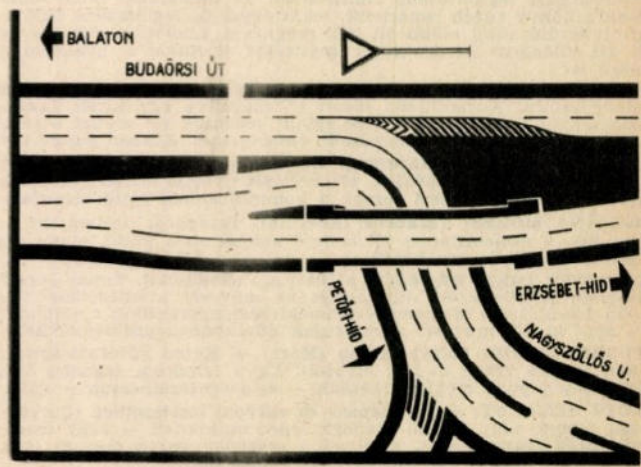
Nos, ez igaz, csak hogy a két csatlakozó irány nincs megnyugtatóan elválasztva, s éppen ezért a főútvonal külső forgalmi sávjában haladók gyakran átsodródnak a jobb oldalra. Vigyázzunk kell tehát ezen a ponton, hiszen mégiscsak a párhuzamos kanyarodók haladnak a főútvonalon. A két irány tehát itt csatlakozik, majd tovább halad az Osztyapenkó-emlékmű irányába, ahol az autópályára már az útbaigazító táblák messziről felhívják a figyelmünket.

Visszafelé jövet — ahogy az autópályát elhagytuk — érdemes jó előre a középső sávot elfoglalni azoknak, akik ezen a környéken nem ismerik ki kellően magukat és nem tudják pontosan, hogy innen voltaképpen majd melyik irányba is haladjanak. Ebből a sávból ugyanis, a Nagyszőlős utcai elágazás előtt (a Hamzsabégi út is innen ágazik el) — az út feletti feltűnő előjelzőknek megfelelően — mehetnek balra tartva és a felüljáró alá jobbra kanyarodva a Petőfi-híd irányába, és mehetnek jobbra tartva, vagyis az adott sávon, a magasúton át az Erzsébet-híd irányába. Akik ez utóbbi irányt választják, előnyt élveznek a Villányi úti kereszteződésnél, a



járda-szigetek közül szemben is! A jelzőlámpás kereszteződésre a Hegyalja Erzsébet-híd budai nyílás lehetőség. A Déli pályaudvar felé irányuló főútvonalon a Gellért rakpart felé irányuló párhuzamos közlekedés a külső sávban jövet az elsőbbségadási táblák megjelölésére érkeznek a hídfő felől a külső sávban jövet az elsőbbségadási táblák megjelölésére.

vezető pályán, még a villamosok- laörsi úton tovább haladva elérik a kereszteződést és itt kanyarodhatnak zöldra. A Hegyalja úton haladva, az átkelőig párhuzamos közlekedésre Erzsébet-híd előtt azonban áthalazatosítani a Krisztina körúton — a — jövőknek. A Hegyalja útról a kután az Erzsébet-hídon folytatja a lehetőség nyílik — a szélső sávból a balra irányuló jobbra kanyarodásra. Vigyázzunk, hogy amennyiben a párhuzamos közlekedés a külső sávban jövet az elsőbbségadási táblák megjelölésére érkeznek a hídfő felől a külső sávban jövet az elsőbbségadási táblák megjelölésére.



TÓTH LÁSZLÓ — BUDAPEST. Mint hivatalos gépkocsivezető, igazán indokoltan kifogásolja kollégájának magartását, aki teherautójával az Őn kocsija mellett nagy sebességgel behajtott a jól látható tócsába, és így telefröcskölte az Őn által vezetett járművet. A hangsúly persze azon van, hogy a kollégának látnia kellett — látnia lehetett —, hogy azt az útszakaszt víz borította. Mert hiszen bizonyára Őnell is előfordulhatott, hogy az utat egyenletesen nedvesnek látja, és egy rejtett gödrön áthajtvá akaratlanul szórja körszörűt a vizet. A saját kocsijára is...

K. I. — PÉCS Mohácsra is, az ottani bármelyik vállalatra is érvényes az az előírás, hogy a közutat nem lehet kisajátítani a saját járművek számára. Levelét továbbítottuk az ottani közlekedésrendésztől.

SZABÓ SÁNDOR — DEBRECEN. A Munka Törvénykönyve Végrehajtási Rendeletének 79. §-a szerint: „Ha a forgalom biztonsága vagy egyéb közérdek megkívánja, a dolgozót meghatározott időközönként orvosi vizsgálatra kell küldeni”. A (3) bekezdés pedig kimondja: „Az orvosi vizsgálat díjtalan, az azon való részvétel miatt elvesztett munkabért és a felmerült költségeket a dolgozó részére meg kell téríteni”. Ez a törvényi előírás az alapja annak, hogy a hivatalos gépjárművezető időszakos orvosi díjat és a hatóságnál említtelt eltöltött időt munkaidőnek számolja a munkáltató köteles megtéríteni. Természetesen, ha az orvosi igazolás 20 forintos okmánybélyegen kívül egyéb költség is felmerül (pl. villamos- vagy autóbuszjegy, esetleg vidéki utazás költsége), azt is a vállalatnak kell viselnie.

ZEMÁN SÁNDOR — BUDAPEST. Ha megírta volna lakcímét, bizonyára részletesen választoltunk volna kedvesen korholó soraira. Szívesen látnák szerkesztőségünkben, hogy alkalmat adjunk kifogásainak közlésére. Látogatása előtt kérjük, telefonáljon.

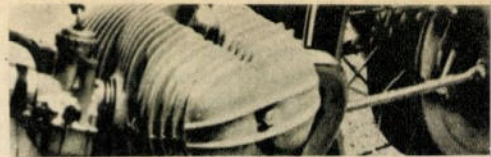
IFJ. GIGACZ FERENC — MEZŐKOVÁCHÁZA. 1. Az általános rendelet csak azt írja elő, hogy az öltözéket rongáló munkához munkaruhát, az egészséget veszélyeztető tevékenységhez pedig megfelelő védőruhát kell adni. De minden vállalat a kollektív szerződésben, a szövetkezet pedig — amelynél Őn is dolgozik — a munkatügyi szabályzatban saját hatáskörében állapítja meg, hogy pontosan milyen ruhafélt ad, és milyen kihordási időre. — 2. A gépjár-

műelőadói képzést az Autóközlekedési Tanintézet tanfolyamán lehet megszerezni. Forduljon a legközelebbi (szegedi vagy békéscsabai) Tanintézethez.

ÖRKÉNYI RÓBERT — BUDAPEST. A Kresz módosítása a rokkantkocsikat valóban átsorolta az eddigi „A” kategóriából (a motorkerékpárok közül) a személyautók „B” kategóriájába. A szerzett jog alapján azonban a jogosítványában meghatározott rendszámú rokkantkocsit továbbra is vezetheti csupán „A” kategóriára érvényesített vezetői engedéllyel. De ha a jövőben más kocsit vásárol, akkor természetesen az új járműnek megfelelő érvényességi jogosítvánnyal kell rendelkeznie. Ha nincs ilyen, erre az esetre a gépjárművezetésről és vizsgáztatásról szóló 2/1969. (II. 27.) KPM rendelet 20. §-át kell figyelembe venni: „Amennyiben a testi fogyatékosságban szenvedő személy más gépjárművet kíván vezetni, mint amelyre vezetői engedélyt korlátozták, — a képzés igazolása nélkül — vezetési gyakorlatból újabb vizsgát köteles tenni.” Tanfolyamot tehát nem kell végeznie, és a Kreszből nem kívánunk újabb vizsgát.

„EGY FÜLÖSLEGES MOTOR TULAJDONOSA”. Minthogy az ügy egyedi jellegű elbírálást igényel, adjon be kérelmet a BM Közlekedési Csoportfőnökséghez (V. József A. u. 2/4), ahol figyelembe vehetik a levelében jelzett körülményeket.

TAKÁCS LÁSZLÓ — SZÉKESFEHÉRVÁR. Vitájuk feltétel nélkül közérdeklődésre tarthat számot, levelére tehát nyilvánosan válaszolunk. Sorabban egyszer az M7-es főútvonalról, másszor „autópályáról” tesz említést. Sajnos, nagyon sokan — még újságcikkekben is — összekeverik az autót és az autópályát fogalmat. A Kresz 47/A. § (1) bekezdése azonban mindkét fajta útvonalra előírja, hogy azokon csak olyan gépjárművek közlekedhetnek, amelyeknek a lakott területen kívül megengedett sebességük legalább 40 km/óra. Az (5) bekezdés azonban ezek közül is kitalítja a segédmotoros kerékpárokat, amelyek pedig 30 km/órával is haladhatnak, és a mezőgazdasági vontatókat, pedig az 57. § (3) bek. azok számára is engedélyezi a 40 km/ó sebességet. A Kresz mindezzel biztonsági kívánják ezeknek a kizárólag gépjárművekre részére fenntartott utaknak a forgalmi tempóját. A „Közlekedés az autópályán és autótűn” című 47/A. § azonban nem ír elő kisebb sebességet, tehát ennek alapján lehetséges a 40 km/óránál lassúbb haladás. Csak hogy mindenkor figyelembe kell venni az 57. § (2) bekezdésének azt a mondatát, amely szerint: „Kényszerítő ok nélkül nem szabad olyan lassan sem haladni, hogy ez a közlekedést akadályozza”. Márpedig ezeken az útvonalakon nyilvánvalóan „akadályozza a közlekedést” a 40 km-nél kisebb sebesség.



... milyen furcsaságot láthat ezen a képen. Azt is szeretnénk, ha közölné a járművet előállító gyár nevét, székhelyét, valamint a típus jelzését. (A feladat nem olyan nehéz, mint amilyennek látszik.) A névvel és címmel ellátott megfontolást kérjük június 20-ig beküldeni. A jó megfontolások szerzői között három könyvet sorsolunk ki.

A 9. számban feladott rejtvény kérdéseire ez volt a helyes felelet: 1. **Dobfék** — 2. **Meghajtott és kormányzott mellőkerékagy.** A könyveket elküldött **TAKÁCS FERENC** (Szatymaz, III. 28.) — **BAGOSSY GÁBOR**, (Szombathely, Hunyadi u. 49.) és **BAGI KÁROLY** (Hódmezővásárhely, Szikáncs, Lenin u. 9.) részére.

PÁJER KÁROLY — BUDAPEST. A Feketes utca forgalma a Margit-híd budai hídfője környékén folyó építkezések miatt erősen megnövekedett, ezért vált szükségessé a várakozási tilalom. Az utcának a Mártírok útja és Tölgyfa utca közötti szakaszán csak az egyik oldalon tiltották meg a várakozást, a másik oldalon — a járdára merőlegesen — szabad parkolni. A Tölgyfa utca és Henger utca közé eső terület felülvizsgálják, hogy nem lehet-e esetleg az egyik oldalon feloldani a várakozási tilalmat.

KÁLDOR JÁNOS — BUDAPEST. A gumibronconson feltüntetett számok annak méreteit jelentik, a nemzetközi szabvány szerint colban kifejezve. 1 coll = 25,4 mm. Ha például egy gumi mérete 5,00-15, ez azt jelenti, hogy az broncs balonja 5,00 coll vastag, és a gumit 15 coll átmérőjű kerékárcsára lehet felszerelni. Nagy teljesítményű sportkocsik gumibroncs-méretét, általában nem colban, hanem milliméterben tüntetik fel, ezt a jelzést azonban bármelyik kategória autóra vonatkozóan is lehet használni.

DÁNIEL IMRE — GYŐR. Levelét nem dobtuk papírkosárba, bár egyes kitételeiben tényleg — amint Őn írja — „túl egyenes”. Sőt, megkíséreljük, hogy e rovatához illően röviden válaszoljunk: 1. Mi azért egy icke-picikével többet is tesszünk, mint hogy „a siránkozásban élen járunk”. Ezt éppen a kerékpárok kivilágításának szorgalmazása körüli tevékenységünkkel olvasóink is megtudhatták. Hogy nem vagyunk elég „erélyesek”? Az újságírók, a lenini elmélet szerint, valóban nemcsak kollektív propagandisták, hanem kollektív szervezők is. De kollektív „végrehajtók” nem lehetnek. — 2. Az ittas vezetők jogosítványát mind több alkalommal veszik most már el. Es igaza van: jó lenne, ha az ittas kerékpárosokkal szemben is eljárának a Kresz törvényerejű rendelkezése értelmében. — 3. A biztonsági öv még csak néhány országban kötelező az egész világon. A fejlődéssel bizonyára lépést tart majd ezen a téren is a magyar szabályzat. — 4. Utat építeni nemcsak 50 évvel ezelőtt tudtak jól, hanem: kétezer évvel ezelőtt is. A rómaiak által épített utakat itt-ott még ma is lehet használni...

Könyvekről

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

SCHÄTZL ISTVÁN: KRESZ vizsgaanyag (Műszaki). Végre megjelent az ismert közlekedésrendészeti tankönyv új, immár harmadik kiadása, amelyet kiegészítettek az új módosítások legfontosabb előírásaival. Ez utóbbiakat — nyomdatechnikai okokból — csak a könyv végén ismertetik, tehát egyes új fogalmakat (lakott terület, kellően világitott terület stb.) előbb ott kell megnevezni, mielőtt a régi szöveget tanulmányoznánk. A 235 ellenőrző kérdés nagy segítséget jelenthet a gyakorló gépjárművezetők számára is!

FEHÉR KLÁRA—NEMES LÁSZLÓ: Hozzál nekem kengurut (Táncsics). A népszerű szerzőpár ezúttal Ausztráliába jutott el, megállva egy kicsit Észak-Amerikában, Hawaii szigetén és Indiában is. Velük együtt fedezték fel ezeket a távoli világokat, és megosztják érdekesebbnek érdekesebb élményeiket. Közben persze autózgatunk is velük...

GALAMBVADÁSZTAT (Európa). Az Őnnapi Könyvhétben megjelent kötet mai szovjet prózáiról nyolc kisregényt, elbeszélést nyújtja át. Mai emberekről, a ma emberéhez szól mindegyik. Emberi sorsok a kommunizmust építő társadalomban.

KAHANA MÓZES: Tarackos (Kossuth). Tarackosi fűrészyári munkások mondják el életüket, a proletariátust jól ismerő kommunista költő tolmácsolásában. Nagyon megszerethetjük e könyv hőseit.

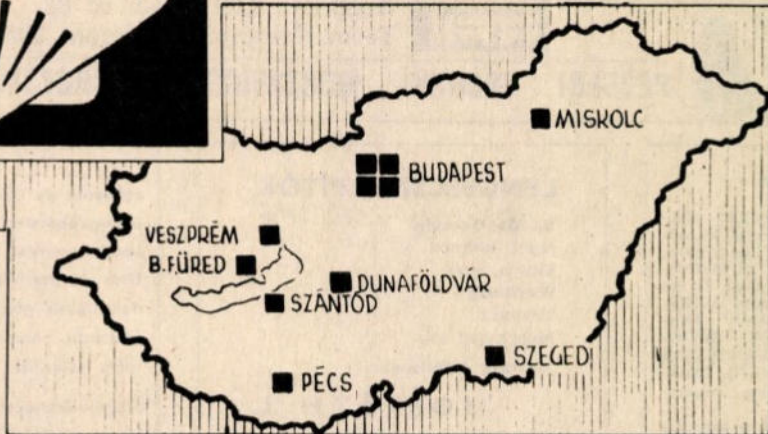
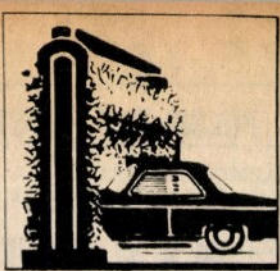
DEMETÉR IMRE: Köszönöm a tüzet... (Gondolat). Timár Józsefnek, a nagy színművésznek az életútját, útkeresését és művészi kiteljesedését tárja elénk az avatott tollú író-újságíró. Segítségével betekintést nyerhetünk a színházi világ kullisszái mögé is, ahol kiváló művészi egyéniségek küszködnek problémáikkal.

TÜSKÉS TIBOR: Magyarország (Móra). A Képes Földrajz sorozatának ez a kötete hazánk tájaira vezeti el ifjú olvasóit. De a felnőttek számára is sok újdonságot fedez fel, hogy jobban megismerhessük — és megszerethessük — saját kis világunkat.

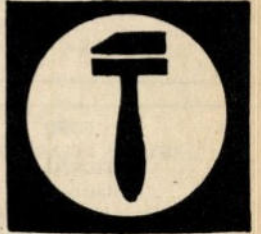
GÜTZ ECKARDT: A nő szépség az európai festészetben (Corvina). A gyönyörű kiállítású album nagy értékű ajándék lehet másoknak — vagy magunknak. Végigkíséri a művészeti irányzatokat, amelyek a századok során más és más meglátási formában örökítették meg a női test és lélek szépségeit.

A VOLÁNNÁL...

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



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



**AUTÓKERÉKRE
SPORTOS KIVITELŐ
DISZTÁRCSA**
 minden típushoz



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

AUTÓSZERVIZ
 alsómosás, zsírzás,
 korszerű alvózvédelem.
 Vizsgára előkészítés, szerelés.
SZELECKY GYÓZŐ
 XVI. Működ., Huszár u. 10.
 Telefon: 838-387

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

**AUTÓÜVEGEZÉS
FŐVÁROSI JAVÍTÓ-SZERELŐ
VÁLLALAT**



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

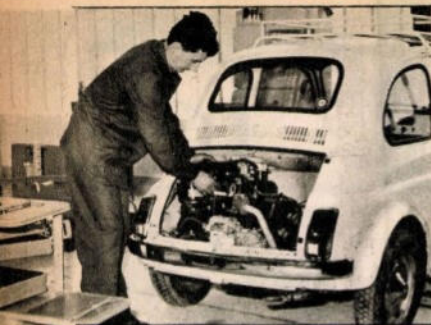
**H
A
S
Z
E
M
É
L
Y
A
U
T
Ó
K
Z
N
Á
L
T**



**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.



FIAT POLSKI-FIAT ZASTAVA SKODA RENAULT

SZERVIZ, ALVÁZKONZERVÁLÁS, JAVÍTÁS, BALESETJAVÍTÁS, MŰSZAKI VIZSGÁRA ELŐKÉSZÍTÉS, GYÁRI ALKATRÉSZEK KONSZIGNÁCIÓS RAKTÁRAKRÓL



II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT típusüzemeiben

Központ: XIII., Váci út 82.

Termelésirányítás telefon: 205-943

PEUGEOT TRABANT MOSZKVICZ ZAPOROZSEC NSU FORD

AUTÓFELSZERELÉSEK

VISSZAPILLANTÓTOKRÓK – FURÁS NELKÜL ajtóra szerelhetők: Fiat, Ford, Moszkvics, Opel, Renault, Skoda, Zaporozsec, Zastava, Zsigull stb. autókra. BEHAJTATHATÓS (VW-modell) típusban is ovál és kerék gyújtókörrrel. Nagy térhatású SZTRÁDATÓKROK, Patent „PANORÁMA” fényszűrős belsőtükrök. JAVÍTÁSOK. KETTŐZOTT védelmi biztonságú TOLVAJRIASZTÓ felszerelések. KULCCSAL ZÁRHATÓ TANKSAPKÁK, FEDELZÁRAK Wartburg, Zaporozsec, Zsigull stb. típusokra. JOBBAN JÁR, ha a készítőnél a legmegfelelőbbet vásárolja és szakszerűen felszerelteti.

SÓS specialista
Bp. VII., Hernád u. 13.

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

Skoda Octavia

Opel Rekord

Simca, Fiat

Wartburg

Trabant

Moszkvics stb.

javítása jótállással

HORVÁTH L.

Budapest IX., Telep u. 2/c.
(Hámán Kató út sarok)

Telefon: 144-513

Lakosság és közületek részére személy- és tehergépkocsikra belső, külső huzatok, takarók, ponyvák hozott és saját anyagból, kívánság szerinti készítését, valamint minden típusú gépkocsira, járműre való kárpitozását, kárpit tisztítását rövid határidőre vállaljuk.

Megrendeléseket lakosságtól és közületektől az alábbi helyeken fogadunk el:

Belső-külső huzatok, ponyvák:

BUDAPEST XI., BARTÓK BELA ÚT 115.

TELEFON: 267-642.

BUDAORS, BUDAPESTI ÚT 24.

TELEFON: 259-962.

Központ:

PEST MEGYEI SZOLGÁLTATÓ ÉS CSOMAGOLÓ VÁLLALAT

Budapest XII., Kékgyöly u. 6. sz.

telefon: 153-689

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

AUTÓKERÉK DISZTÁRCSÁK
DISZKARIKÁK,
SPECIALIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA
Vidékre utánnvétellel

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

Gépkocsikerekek statikus és dinamikus kiegyensúlyozása nagy pontosságú elektronikus géppel

BALASSA
Bp. II., Szajkó u. 18. – Türogető köz
(Vöröshadsereg útja 90. számnál balra)
Tel.: 157-170
A kerekek egyensúlyi viszonyainak díjtalan vizsgálata

TRABANT—WARTBURG
főtengelyörgözés, 500–600-as hengerek illesztett, hőkezelt avóldugattyúval, időnként azonnali cserével is. Vidékre utánnvétellel.

NAGY ISTVÁN műszerész
Makó, Szegedi u. 25.

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

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

MOTOROSOKI
Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzárás lemeberdzsek 296 Ft
Sárga vitorlásöltöny 410 Ft
Készíti: **FÁBIAN JÓZSEF**
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK
teljes felújítás
gyors cserévell

Garanciával
Vidékre utánnvétellel

KERÉKEGYENSÜLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DIJTALAN BEVIZSGÁLÁS

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

AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK
szerelése és javítása
Fék- és kuplungszalok,
mechanikus ablaktörlők
javítása garanciával

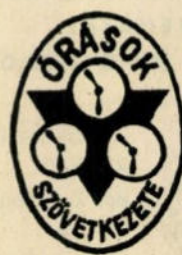
HAUDEK
XIII., Alig u. 12. Tel.: 294-195.

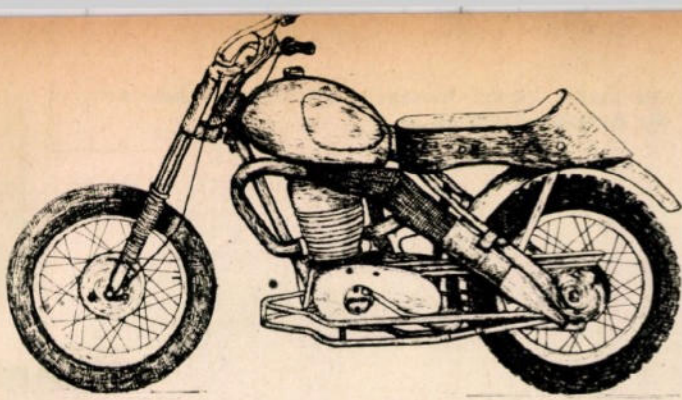
AUTÓKERÉKRE DISZKARIKA minden típusra készen kapható
PORVÉDŐ-SAPKÁT, LÁMPAKERETET készítenek
Vidékre utánnvétellel

BOTH fémmnyomó
Bp. VI., Rudas L. u. 15.
(Nyugati pu-nál) Tel.: 117-699

Elektromos és mechanikus elven működő autóműszerek javítását
jótállással, rövid határidőre vállaljuk.

BUDAPEST XIII., Pozsonyi út 30.
Tel.: 494-395.
PECS I., Zsolnay V. út 44.





Ilyen a motorball-Maico 175 kcm-es modellje

A Magyar Motorsport Szövetség rendelkezésünkre bocsátotta a FIM-kódex motorballra vonatkozó szabályzatának rövidített kiadását, hogy a sportág művelői megismerjék ennek az érdekes játéknak szabályait.

● A motorball játékelve a labdarúgáshoz hasonló. Speciális motorokon, két csapat játssza a hagyományos labdarúgópályán. A játéket szilárd korláttal kell bekeríteni a partvonaltól 1,5, a kapuvonaltól 3 méterre. Ha közönség tartózkodik a kapuvonal mögött, akkor ott szalmabálákat kell elhelyezni.

● A pályára vonatkozó méretek: hossza 90–110 m, szélessége 50–75 m.

● A pálya jelzéseit fehér, vagy más, jól látható színű festékekkel kell felfesteni. A fehér kapukat a talajhoz rögzített hálóval kell ellátni.

● Csapatonként két darab, 40×40 cm fehér vászonnal ellátott, 80 cm hosszú nyelű partjelző zászló, egy gyógyszeresláda, egy hordágy, egy tüzoltókészülék szükséges.

● A mérkőzésen csak érvényes nemzeti vagy nemzetközi licenccel rendelkező játékosok vehetnek részt, akik kötelesek ezt bemutatni a játékvezető bírónak, továbbá a vezetői jogosítványukat, bukósíksajkjukat, kesztyűiket. (Szövegcsipő viselése tilos.) A csapat bukósíksajkjainak színe azonos.

● Játshatnak fiatalok is, de ezek nem lehetnek 16 évnél

IGY KELL JÁTSZANI A MOTORBALLT

fiatalabbak, és szülői, valamint orvosi bizonyítvánnyal kell rendelkezniük.

● Csak a nemzeti szövetségnél (MMSZ) nyilvántartott sportegyesületi szakosztályhoz tartozó motorball-csapat ismerhető el.
● A motorball-motorokékpár nem lehet nagyobb 250 kcm-nél, nem lehet hosszabb 2 méternél és 90 kilónál nehezebb. A motorjának nem lehet olyan része, amely veszélyt jelenthet a játékosra, vagy megrongálhatja a labdát. A kiálló részeket gumikupakkal kell borítani. A hangtompító használata kötelező.

● A kapusnak is üzemképes motorral kell rendelkeznie és nem lehet azon olyan külön tartozék, amely segít megállítani a labdát. A kapus játék közben, kapuvédésnél sem hagyhatja el a motorját (amelynek különben nem kell járnia). A kapus köteles a mérkőzés előtt a pályát egyszerű körülmotorozni.

● Egy csapat 10 játékosból, 2 szerelőből és 1 vezetőből áll, de a mérkőzésen csak 6 játékos szerepel: 3 csatár (bal, jobb és középső), 1 háttvéd, 1 kapus és 1 további játékos. A kapitány a meztől elütő színű karszalagot visel a bal karján.

● A 90–100 dkg-os, 35–40 cm átmérőjű labda bőrrrel burkolt, felújítható gumbelső. Mindkét csapat két darab jó állapotú labdával jelenik meg a mérkőzésen. Minden labda csak egy negyed ideig van játékban.

● Egy mérkőzés negy 20 perces negyedidőből áll, amelyeket egymástól 10 perces pihenők választanak el. A 2. és 3. negyed között térfelcserének a csapatok.

● A labda a mozgását a nyeregben ülő játékos lábától kapja (a motornak feltétlenül járnia kell), tolással, akár egymást követő rúgásokkal haladhat a labda, amelyet kézben vinni nem lehet, de fejfel, testtel vagy a motor bármely részével adott lökésekkel továbbítandó. A 16-oson belül a kéz és kar használata tilos, ezért büntetőrúgás jár. Minden szabadrúgást, kezdést, bedobást csak rúgással lehet elvégezni. Egy csapat két tagja nem szoríthatja maga közé úgy a haladó labdát, hogy az ellenfél előlről, vagy hátulról ne támadhassa meg.

● A kapus motorjának nem kell járnia, de a motorral állandó kapcsolatban kell lennie, akkor is, ha a földre esik, illetve a vetődés pillanatában.

● A gól akkor érvényes, ha a labda teljes terjedelmével áthaladt a kapufák között.

A leggyorsabb kör: DRAPÁL (Magyarország)

A fenti mondat május második héten a világ valamennyi motoros szaklapjában megjelent. Az Osztrák Nagydíj, a salzburgi VB-futam 250-es géposztályában negyvenen álltak rajt. A közismerten nehezen beindítható Yamahák — közöttük **Drapál János** is — „szóltak meg” utoljára. Hamar Zsiga, a szerelő az első kör végén huszonharmadiknak számolta a fiatal magyar fiút.

Aztán mintha a Drapál nevet hallotta volna a hangszóróban. Hirtelesen arra gondolt, hogy Jancsi bukott. De amikor a boxban állók az órájukra mutogatva hajtogatták: „Schnellste Runde — Schnellste Runde” — újra számolni kezdte a versenyzőket. És Jancsi már a 14. helyen futott. Elképzelhető, milyen nagy volt az öröm a kis magyar táborban, amikor végül is az 5-ik lett. És ő futotta a leggyorsabb kört!

Szabó Laci rakoncátlanokodó Yamahájával, sajnos, csak a 12. helyen tudott végezni, és a 350-es géposztályban sem vigasztalhatta magát, mert az ötödik helyről kellett gyűrőtörés miatt kiállnia.

A következő VB-futam az NSZK Nagydíja volt Hockenheimben. Itt már az edzés után nagy volt a meglepetés. A 70 ezer néző előtt **Drapál** a 250-es, **Szabó** pedig a 350-es géposztályban **Read**, illetve **Agostini** mögött a második rajtkockát kapta. **Szabó** igazolta az időmérőket, és remek motorozással lett **Agostini** után **biztos második**. Ezzel 12 VB-pontot szerzett, így ebben a kategóriában az összesítéssel jelenleg **Agostini** (30), **Pfirtner** (17), **Szabó** a sorrend.

A 250-es Yamaha ismét sok bosszúságot okozott. **Drapál** a nagy felősség miatt az egész éjszakát álmatlanul töltötte. Közepes rajt után utolérte azt a bolyt, amelynek tagjai a 3–8. helyért küzdöttek. **Grasetti**, **Andersson** és a többiek közötti viaskodásban a 6. helyen sikerült célba érnie.

Gyönyörű eredmények ezek. És aki fel tudja mérni egy VB-futam öldöklő iramát és izzó légréjét, nyugodt lelkiismerettel állapíthatja meg: fiaink klasszis versenyzőknek számítanak.

Várjuk a további jó folytatást!
Csizmadia Imre

Videoton-siker Sopronban

Bár nem valamennyi egyesület küldte el crosszoit ebbe a gyönyörű határvárosunkba, mégis nagyszűrű versenynek lehettek tanú azok a soproniak, akik a kánikulai időjárás ellenére szép számmal szorongtak a bécsi-dombi pályán. A verseny lendületéről úgy gondoskodott a rendező helyi IKV SE, hogy 3×20 perces futamokra osztották a távot.

Noha **Bányai** valamennyi futamát megnyerte a 250-esek versenyében, mégsem érezhette magát „nyeregben”, mert a helybeli **Szűcs** komoly ellenfeleinek bizonyult. A nagykategóriában két futamgyőzelmével **Vesztergom** a verseny biztos győztese lett. Jól motorozott a kiskunlacházi **Czuni László** öreg CZ-jével.

EREDMÉNY. 250 KCM: 1. **Bányai József**, Videoton — 2. **Szűcs Károly**, Soproni IKV — 3. **Németh István**, Esztergomi SZIM — 500 KCM: 1. **Vesztergom Jenő**, Videoton — 2. **Czuni László**, Kiskunlacháza KSK — 3. **Náto János**, HSE (mind CZ).

Gokart Esztergomban

Az öt futamból álló országos gokart bajnokság első versenyét május 9-én rendezte Esztergomban a Malév SE, valamint a Magyar Autóklub helyi szervezete. A közel 50 indulóból álló versenyre az új esztergomi pályán került sor, mintegy 3000 néző előtt.

EREDMÉNY. JUNIOR: 1. **Nyíri Lajos**, Jászberényi Volán — 2. **Nyíri József**, Jász. Volán — 3. **Győri László**, Csepeli Papír — 4. **Nyéki László**, BKV Előre — 5. **Kraft Ferenc**, Mávaut — 6. **Szántó László**, EPFU — **SZENIOR:** 1. **Laufer László**, Cs. Papír — 2. **Erdel Sándor**, Malév — 3. **Szűcs József**, Cs. Papír — 4. **Győri Antal**, BKV Előre — 5. **Urmós Sándor**, Cs. Papír — 6. **Vörös Károly**, Veszprémi Volán. **ESZTERGOM VÁROS NAGYDÍJÁT** a Veszprémi Volán csapata, a **ZAMECSNIK KUPÁT** Erdel Sándor, a Malév versenyzője nyerte.

Újabb győzelem a „Három Szomszéd Kupa” versenyen

Igen, így érdemes salakozni. A magyar vaspapucosok, akik tavaly elnyerték az értékes Kupát, az idén sem akarják azt kiadni a kezükből. Az első versenyre május 16-án, a ljubljana Autó-Moto Drustvo stadionjában került sor. A rendezés ugyan gyenge volt, de a versenyzők jó futamokkal kedveskedtek a 4000 nézőnek. **Gyepes Barnabás** és **Radácsi László** 4–4 futamgyőzelmet tudhatott magáénak, **Perényi** háromszor, **Szűcs** kétszer suhant át elsőként a célvonalon. Röviden: áttűtő sikert arattak a magyar salakozók. Végül is 47 ponttal megelőztük a jugoszláv és osztrák versenyzőket, akik 32, illetve 21 pontot tudtak szerezni.

Hasonló eredményes szereplést kívánunk a magyar csapatnak, amely szeptember 19-én Miskolcon és október 3-án Wiener-Neustadtban ismét találkozhat a nemes ellenfelekkel. Magánbeszélgetés során a bolgár szövetség képviselői felvetették a gondolatot, hogy esetleg ők is csatlakoznának a Kupához.

D. Gy.



Az alábbi cikket moszkvai testvérilapunkból, a *Za Ruljomból* vettük át

Motorball a Szovjetunióban

Írta: P. RIBIN, országos vezető bíró

Ebben a játékban minden szokatlan. Nézi az ember, és mintha labdarúgó-mérkőzésen és motorversenyen lenne egyszerre. Szokatlanok a szabályok, a játékosok szerelése, a játékvezetés.

A motorball még „fiatal” játék, születésének dátumát a Szovjetunióban 1946-ra becsülik. Valóságban azonban a motorball sokkal „idősebb”. Először mint jégmotorverseny jelent meg, ugyancsak a moszkvai Dinamó Stadionban. Eppen ezen a legrégebb moszkvai sportpályán, 1937. év egyik téli napján először történt a minta motorball-mérkőzés, amelyet a moszkvai Testnevelési Egyetem diákjai szerveztek. Az az emlékezetes összecsapás persze alig hasonlított a modern motorball-mérkőzéshez, a résztvevői nem ismerték a szabályokat, egyszerű futball-labdát rugdostak a jeges pályán. Valószínűleg éppen ezért a meccs nem tett mély benyomást a nézőkre. És a motorballt a cirkuszi számok közé sorolták. Ennek ellenére az új játék makacsul utat tört magának. Különböző időkben a moszkvai, kijevi, valamint más városok pályáin mutattak be a nézőknek motorball-mérkőzéseket, amelyek rendszerint egy nagy sportünnepség programjában szerepeltek.

Most visszatekintve ezekre a tényekre, külön hálával gondolunk a motorball úttörőire. Ők tartották fenn a motorballt addig a napig, amíg az polgárjogot nem nyert. A motorball újjászületésének a hatvanas éveket tekintik, amikor a honvédelmi versenyek elegendő anyagi alapot kaptak, s így e sporteszközök hozzáférhetőkké váltak az ifjúság széles rétegei számára. A motorball-csapatok megjelentek Moszkvában, Leningrádban, Alma-Atában, Sztavropolban, Elisztában, Cserkeszkben, valamint még más városokban is. A motorball hivatalos elismerést követelt, valamint saját sportnaptárt.

1963-ban a *Za Ruljom* szerkesztősége megszervezte az első, az egész Szovjetunióra kiterjedő motorball-versenysorozatot, és tiszteletdíjként kupát ajánlott fel. A versenysorozat olimpiai rendszer szerint került lebonyolításra 12 csapat részvételével. A kupadöntő mérkőzésen a moszkvai Sztroitel Stadionban találkoztak *Kropotkin* és *Alma-Ata* város csapatai. A győzelmet a kazah főváros sportolói szerezték meg. Attól az időtől kezdve ezek a versenyek a *Za Ruljom* Kupáért hagyományosak lettek, és most már a Szovjet Kupa rangjára emelték.

1965-ben került sor az első szovjet bajnokságra, melyet az elisztai *Kometa* nyert, és az aranyérmeket a következő játékosok kapták: *Kondratyenko*, *Ljakusev*, *Zsuk*, *Vigyas-kin*, *Badmajev*, *Csudikov*.

A motorball csodálatosképpen hamar megnyerte a sportrajongók tetszését. S ez nem véletlen. Ebben a játékban sok olyan vonzó elem van, amely a labdarúgásban és a jégkorongban is megtalálható, amely játékok a szovjet nép körében a legnépszerűbbek. Óriási erejű rúgások, a kapusok akrobata-ugrásai, elért gólok. Milyen ismerős ez a futballrajongók számára! A támadások gyorsasága, izgalmas pillanatok vagy az egyik, vagy a másik kapunál, mindezek nem mutatnak rokonságot a jégkoronggal? S mégis van a motorballnak saját arca,

vannak csak rá jellemző vonásai. Ez elsősorban a nagyon precíz, úgyszólván mesteri, művészi szintű motorvezetésben nyilvánul meg. A motorball: a játékos ügyességének és a motor erejének szoros kapcsolata.

A motorballt általában a labdarúgópályákon, hagyományos kapukkal, 175 kcm-es közúti vagy sport Kovrovec-motorokkal játsszák. Igaz, hogy a játékosok egy kicsit megrövidítik a motorokat, a jobb manőverezési képesség érdekében. A játékszabályok a futballéhoz hasonlóak, de távolról sem ugyanazok. A durva játékért a játékost 5 percre ki lehet állítani, sőt egyes esetekben a meccs végéig is. Az ellenfelet csak oldalról lehet támadni. A kapusnak nem szabad leszállni a motorról, kapuja védeése közben. A szabályok megsértéséért a 11-es pontról vagy a 16-os vonalról szabadrúgás jár. Minden meccset négy bíró vezet, kettő a pályán és kettő az oldalvonal mellett. Ez természetesen csak néhány sajátossága a motorball szabályainak, amelyek a játék jellegzetességével kapcsolatosak.

Manapság a motorballnak millió rajongója van. Én, mint számos mérkőzés játékvezetője, sokszor láttam a meccs plakátjait Eliszta, Cserkeszk, Nevinnomiszsk, Poltava, Omszk, valamint más városok utcáin. Az a nagy érdeklődés, amely a motorball iránt mindenütt megnyilvánul, gyorsan mozdítja előre ezt a bátrak sportját. Manapság nálunk sok kitűnő motorpálya és csapat van. Saját bajnokságokat rendez majdnem minden köztársaság. A sportnaptár az országos bajnokságokon és kupamérkőzéseken részt vevő A és B osztályú csapatokon kívül magában foglalja a hagyományos versenyek egész sorát. Így például az egész Szovjetunióra szóló téli versenyt a *Za Ruljom* Kupáért. A motorball elismeréséről tanúskodik az a tény is, hogy bevették a jubileumi ötödik össz-szovjetuniói honvédelmi sportok spartakiádjának programjába is.

A szovjet motorball nemzetközi viszonylatban is híressé vált. A szovjet bajnokcsapat, a cserkeszki *Dombaj* kétszer jogot nyert az Európa Kupában való részvétellel, és mind a kétszer a szovjet sportolók a nagyon erős NSZK-beli és francia csapatok — az utóbbi ország a motorball hazája — legyőzésével hazahozták a serleget. Ebben a ragyogó sikerben osztoznak a legerősebb szovjet csapatok, mert az a nagy küzdelem, amely a bajnokság folyamán figyelhető meg ilyen csapatok között, mint a *Dombaj* (Cserkeszk), *Cometa* (Eliszta), *Molnija* (Zelenukumszk), *Kavkaz* (Nevinnomiszsk), *Vimpel* (Poltava) és az *Adazsi* (Riga) — tökéletesítik a szovjet motorballozók mesteriségét.

E csapatok mindegyikének külön játéktípusa, játékfelfogása van. De eddig a modern motorball ideáljához csak két tapasztalatokban gazdag kollektíva jutott közel, a *Dombaj* és a *Cometa*. Nem véletlen, hogy az eddigi hat bajnokságot vagy a cserkeszki *Dombaj* (1966, 1967, 1968, 1969), vagy az elisztai *Cometa* (1965, 1970) csapat nyerte. De most, amikor megkezdődött az új motorballos szezon, a nagy bőrlabda mestereinek küzdelme az ország sok városában egyre magasabb színvonalon folyik.

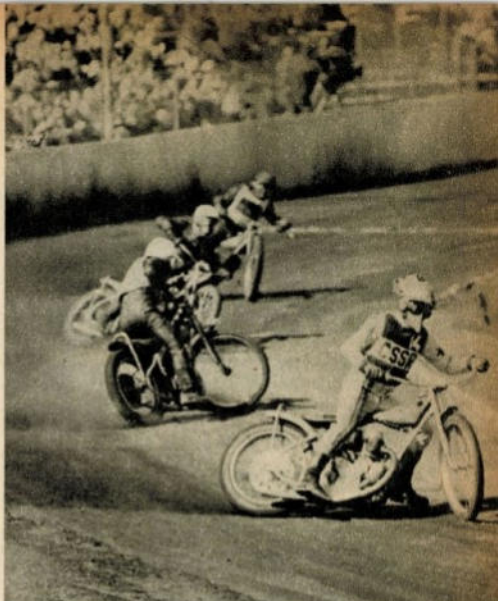
Salak VB-előfutam Prágában is

Aznap, amikor Miskolcon rendezték a salak VB egyik zónaközi előfutamat, került lebonyolításra Prágában egy másik hasonló futam, amelyen a szovjet, lengyel, bolgár, osztrák, NDK-beli és csehszlovák versenyzők küzdöttek a továbbjutásért. A nagy érdeklődést kiváltó versenyt a prágai Vörös Csillag SE 368 méteres, igen jól előkészített, alkalmas depóval és szép lelátóval rendelkező stadionjában rendezték Csehszlovákia felszabadulásának ünnepe alkalmából.

A továbbjutást jelentő első nyolc helyet az NDK-beli, csehszlovák, szovjet és lengyel vaspapucosok foglalták el. 1. Fritz, NDK, 14 pont — 2. Stancel, Csehszl. 12 — 3. Liebinger, NDK, 12 pont.

Dékán György

Láttak már ilyen jelenetet? A verseny győztese annyira „túlbródszeldolta” a gépét, hogy szembekerült ellenfeivel. Szorosan mögötte jövő két társa szerenésére kikerülte a földre került versenyzőt. A sorrend itt: Stancel, Fritz, Kalmikov, Brozda



EGY „OBJEKTÍV” TANÚ

Alig néhány pillanat és a versenyautóból használhatatlan roncs lesz. Ezt a villanásnyi időt próbálta felhasználni az AM egyik sportbarát olvasója, Mittermayer Vilmos, akit nem „bénított meg” a látvány, hanem szorgalmasan csattogtatta fényképezőgépének zárját, amikor tőle elég távol vált roncsá egy fának csapódott Forma-V kocsija május 9-i autóversenyen a Népligetben. Az első képen még „egyben” látjuk a belga Henri Alberts 25-ös rajtszámú kocsiját, de a követke-

ző képen már csak a levegőben úszó, hasát mutató kocsiját háttulját, valamint egy repülő karosszériaelemet örökített meg az objektív. Aztán ott a gyors segítség, merthogy a versenyző a kettészelt kocsiját ülésében szorong még és nem tud egyedül kilépni. Amikor már talpon van, első dolga, hogy megtekintse az „eredményt” (ekkor még nem érezte, hogy a lába eltört). És az utolsó képen már a mentők teszik a hordágyra.



Hegyi verseny Visegrádon

Vinnyogó gumik idegcsiklandozó sikoitozását verték vissza a negyedszáz kanyarral tűzdelt visegrádi Panoráma utat szegélyező sziklák és erdők. Itt rendezte a MAK a hagyományos hegyi versenyét, amely a rallye-bajnokság 2. futama volt. A rövid záportól eltekintve ideális volt az időjárás a motorok szempontjából, és ez meg is mutatkozott az időeredményekben.

Mint tavaly, úgy most is Ferjancz bizonyult a leggyorsabbnak, aki újabb másodperceket faragott le a régi rekordjából ezen a 4200 méteres útszakaszon. Jól mutatkoztak be itt is az új Skoda Rallye-k. A legkisebbek között Bártfal volt a legeredményesebb. Azok takarítottak meg értékes másodperceket, akiknek nem kellett a ki-kitörő kocsijuk kormányával birkózni.

A motorosok ez alkalommal is nemes ellenfeleink bizonyultak. A Zalka öreg 500-as Nortonján induló Takács jó idejével az autósok abszolút sorrendjében a 3. helyet foglalhatná el. A 48 autó és 16 (miért csak ennyi?) motorkerékpár vetélkedője több nézőt érdemelt volna.

— R —

EREDMÉNY. MOTORKERÉKPÁROK: 1. Takács, ZM (Norton-500) 6,21.1 — 2. Rontó, ZM (Norton-500) 6,24.7 — 3. Huhn, HSE (Bultaco-350) 6,25 — 4. Szikora, HSE (Aermacchi) 6,26.1 — 5. Kovács, HSE (Norton-500) 6,26.2 — **AUTÓK, I. CSOPORT, 1600 KCM FELETT:** 1. Hansson, Afor (BMW) 6,01.9 — 2. Kesjár, MAK (Alfa Romeo) 6,43.3 — 3. Szabó, Volán (Opel Rekord) 6,48.9 — **1600 KCM:** 1. Ferjancz, Volán (Renault G.) 5,49.6 (abszolút legjobb idő) — 2. Balzsay, Volán (Renault G.) 6,21.4 — 3. Kreis, Afor (NSU) 7,06.5 — 1150 KCM: 1. Balatoni, Volán (Skoda R.) 6,26.4 — 2. Kiss, Volán (Fiat C) 6,31.2 — Rasch, Volán (Skoda R.) 6,36.5 — 850 KCM: 1. Morvai, Volán (Steyr-Puch) 6,36.6 — 2. Gaál, Volán (Steyr-Puch) 6,50.1 — 3. Bálint, Volán Pécs (Steyr-Puch) 6,59.6 — **II. CSOPORT, 1150 KCM FELETT:** 1. Szabóki, Afor (NSU) 7,08.5 — 1150 KCM: 1. Balatoni, Volán (Skoda R.) Sárospataki, Cordatic (NSU) 7,25.4 — 1150 KCM: 1. Dr. Nádorkay, Cordatic (Fiat C) 6,51.9 — 2. Valesics, MAK Pécs (Fiat SC) 7,01.5 — 3. Iriczfalvi, Volán (Fiat-128) 7,06.1 — 850 KCM: 1. Mercsényi, Afor (Fiat C) 7,32.2 — 2. Dr. Lénárt, Cordatic (Fiat SC) 7,36.2 — 3. Dr. Doby, Volán Debr. (Fiat) 7,40.4 — 600 KCM: 1. Bártfal, Afor (Honda) 7,30 — 2. Döme, Afor (Trabant) 8,03.3 — 3. Szabó, Afor (Trabant) 8,38.2.

CÍMLAPUNKON:

egy Ferrari-újdonság, az 550 lóerős, Pininfarina-karosszériás 512/S modell. (Műszaki adatait, részleteit következő számunkban ismertetjük)

„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: 231-285.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapest) a kerületi) kézbesítő postahivataloknál és kézbesítőknél. Előfizetési díj negyedszáz 18 Ft, fél évre 36 Ft, egész évre 72 Ft. — Előfizetés külföldről: a Kultúra Könyv és Hírlap Kézikereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviselőjénél. Kéziratokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

71.6130 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



HEGYIVERSENY VISEGRÁDON



A Volán versenyzője, Balatoni Mihály sikerre vitte klubja Rallye Skodáját, és az abszolút sorrendben a 4. helyet foglalta el. (Fent) A legkisebbek között Bártfai és Hondája bizonyult a leggyorsabbnak. (Balról) A verseny abszolút győztese a sokszoros magyar bajnok, Ferjancz Attila nyeli az egyik kanyart a gyors Renault Gordinivel



Ha nem lett volna olyan öreg a Zalka MK 500-as Nortonja, akkor Takácsnak még jobb lehetett volna az eredménye, de még így is a 3. helyet foglalhatja el az abszolút értékelésben

A kis TR-Puch és Morvai természetesen új pályarekorddal ért célba

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)

