

ma

autó-motor

XXV. évf.
1972. VII. 21.
Ára: 3 Ft

14

ZSIGULI

POLSKI-FIAT, WARTBURG, OPEL, BMW,

FORD TAUNUS-M-17, MOSZKVICS-408, -412

típusú gépkocsik tulajdonosai, figyelem!

KIZÁRÓLAG MAGÁNAUTÓSOK RÉSZÉRE

azonnal kiszolgálunk kiegyensúlyozva és felszerelve

SEMPERIT-RADIÁL

SR 155X13 (6,15X13) tömlővel ellátott PNEUT

HUNGAROSZERVIZ

ZSIGULI-SZERVIZ
Bp. IX., Hentes utca 12—14.
vevőszolgálat
Telefon: 331-391

HUNGAROSZERVIZ

OPEL-SZERVIZ
Bp. XIV., Gizella út 20.
vevőszolgálat
Telefon: 835-196 és 835-975

HIVATÁSOS GÉPKOCSIVEZETŐK, MAGÁNAUTÓSOK!

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy valamennyi ÁFOR-AGIP töltőállomásunk üzemanyagot utalványra és készpénzért egyaránt árusít

ÖRÖMMEL ÁLLUNK RENDELKEZÉSÜKRE:

ÁFOR BENZIN-OLAJ



A KONCEPCIÓ...

Közel négy éve annak, hogy az új közlekedéspolitikai koncepciót — amely 1980-ig meghatározza feladatainkat — az országgyűlés megtárgyalta és törvénybe iktatta.
Fő célkitűzésként az egységes közlekedési rendszer továbbfejlesztését tűzték napirendre. Ez tehát gyakorlatban a vasút korszerűsítését, a közúti közlekedés arányos fejlesztését, valamint az új gazdaságirányítási rendszer ösztönzőinek, szabályzóinak és lehetőségeinek felhasználásával az export—import, tranzit szállítások és ezzel együtt a devizabevételek fokozását jelentette.
Mit értünk el eddig ezeknek a célkitűzéseknek a valóraváltásában, és vajon reális alapokra épült-e ez a koncepció?
A parlamentben *Várkonyi Péter* államtitkár, a Minisztertanács Tájékoztatási Hivatalának elnöke nyitotta meg azt a sajtótájékoztatót, amelyen *dr. Csanádi György* miniszter az elmúlt négy év tapasztalatai alapján válaszolt erre a kérdésre, és beszámolt a közlekedési koncepció eddigi eredményeiről, a közlekedés helyzetéről, a továbblépés lehetőségeiről.
Bevezetőjében leszögezte, hogy a koncepció fejlesztési elképzelései reálisak, és azok végrehajtása eredményes, sikeres volt. A gyakorlat tehát minden tekintetben igazolta az elméletet. Ugyanakkor ma már elmondható, hogy az eddigi tapasztalatok eloszlatták azokat az aggályokat is, amelyek az indításkor nagyon sokakban ébredtek. Gondjaink persze továbbra is vannak és minden bizonnyal lesznek is a közlekedésben, de ezek a gondok a mindenre kiterjedő fejlesztési program megalkotása és következetes végigvitele nélkül még súlyosabbak lennének.
Egyik fő téma a vasút és a közút aránya a közlekedésben. A vasút nagy távolságú, elsősorban átmenő jellegű szállítások feladatainak lebonyolítására hivatott, ugyanakkor a közúton a vasutat szolgáló és áruelosztó feladatot kell ellátni. Ebből következik, és az eddigi tapasztalatok is azt bizonyítják: helyesnek bizonyult az az elv, hogy a közlekedés gerincének továbbra is a vasutat kell tekinteni — mondotta a miniszter.

Ez nem mond ellent annak, hogy az elmúlt négy évben mintegy 630 kilométer hosszúságban 140 vasútállomáson szüntették meg a forgalmat, sőt, 1980-ig még közel 1500 kilométeres gyér forgalmú vasúthálózaton szüntetik meg a közlekedést, s így a szerepét a továbbiakban átveszi a közút.

A vasút ez idő szerint több mint 9000 kilométeres hálózatának arányos fejlesztése, modernizálása meghaladja anyagi erőnket. Éppen ezért elsősorban a 3500 kilométeres fővonalakat fogják korszerűsíteni, hiszen ezt a törzshálózatot terheli az összforgalom 93 százaléka. Sokan felvetették, hogy a gyér forgalmúnak ítélt vasútvonalak megszüntetésével az érintett körzetben még zsúfoltabbá, még nehezebbé válik majd a közúti közlekedés. Az ilyen aggályokra is rácáfolt azonban a gyakorlat; ugyanis ahol a vasúti közlekedést, nem kellő kihasználtsága miatt megszüntették, a teherautók és az autóbuszok lényegesen gyorsabban, kényelmesebben és gazdaságosabban szállítanak. Tehát minden konfliktus nélkül elviselték ezt az újabb tehertételt.

A negyedik ötéves terv végén a vonatoknak csupán a 10 százalékát fogják vontatni a hagyományos gőzmozdonyok. Folytatódik a villamosítás, ez idő szerint Budapest—Szolnok—Békéscsaba—Lökösháza vonalon. A dízelesítés tulajdonképpen már befejezettnek tekinthető, s a következő években a folyamatos korszerűsítést kell majd biztosítani. Az idén összesen 117 korszerű vontató járművel gazdagodik a vasút, és készül már a Ganz-MÁVAG-ban az a 2700 lóerős, korszerű mozdonytípus, amely a jövő nagy szállítási feladatainál jut vezető szerephez.

A közúti közlekedésről szólva a miniszter érzékletes példákkal utalt a külföldi tapasztalatokra, és felhívta a figyelmet: mindent el kell követnünk — és minden egyes szakterületünkön — a közlekedési csőd megelőzésére. Ezzel kapcsolatos gondjainkat — ezen belül legnagyobb mértékben a fővárosét — mindenekelőtt a személyautó-állomány ugrásszerű megnövekedése idézte elő. Ez természetesen távolról sem jelenti azt, hogy a személyautó-behozatallal kapcsolatos korábbi elhatározásunkat bármilyen közbenső körülmény lefékezné. A kormány és a lakosság egyaránt akarja a személyautók számát növelni. A nyilvánvalóan növekvő autóvásárlási kedv és az egyidejűleg növekvő takarékbetét-összeg társadalmi szükségletet fejez ki. Tömegbázisa pedig sokkal szélesebb körű annál, hogy a személyautót luxusnak tekintsük. De ugyanakkor a személyautók növekvő tömegének a fenntartása az egyénektől, de még sokkal inkább magától a népgazdaságtól rendkívüli anyagi áldozatokat — kiépített úthálózatot és infrastruktúrát — követel. És ezen túlmenően is olyan kihatásai vannak, mint például a Metró megépítésének gyorsított üteme, hiszen enélkül a személyautók áradatában a tömegközlekedés nem lenne képes 4,5 millió budapesti utas szállítására. És ez nagyon érzékeny kérdés, a személyautó-forgalom és a tömegközlekedés összefüggése sarkalatos pontja a közlekedéspolitikai koncepció lényegének.

A tömegközlekedésről szólva a miniszter kifejtette, hogy a városi és elsősorban a fővárosi tömegközlekedés zsúfoltsága egyik legintenzívebb és állandóan ható ártalma a városi lakosságnak. A közlekedésnek ez a fajta ártalma az emberre és a környezetére a legkevésbé mérhető, a legkevésbé követhető bármilyen mértékegységgel, mégis, valamennyi ártalom között a legveszélyesebb károsodás okozója, mégpedig tömeges méretekben.

A kormány mindent elkövet, hogy ezt az ártalmat a lehetőségek határain belül enyhítse, így kiváltképpen a fővárosban a legnagyobb gondot jelentő zsúfoltságot és a lassúságot felszámolja, illetve dinamizmusát biztosítsa. Az év végén már teljes hosszában utazhatunk a kelet—nyugati Metrón, és az minden bizonnyal mérsékli majd valamelyest a felszíni zsúfoltságot is. Biztató számunkra, hogy nagy tempóban épül a Metró második, észak—déli vonala is. Természetesen továbbra is napirenden marad a villamosok, az autóbuszok számának gyarapítása, a csomópontok átépítése, kialakítása.

Az útépítésnél az országos főútvonalak korszerűsítésére vonják össze az erőket. Ugyanakkor biztosítani akarják azt is, hogy a tervidőszak végére már minden 200 lakosnál nagyobb települést szilárd burkolatú út kapcsoljon be az ország vérkeringésébe.

A miniszter beszédében utalt arra is, hogy jövőre minden valószínűség szerint megtárgyalás és elfogadás végett az országgyűlés elé kerül az új közúti törvény és minden bizonnyal ugyanabban az évben törvénnyé válik a sokat hangoztatott új Kresz, amelyet a nemzetközi szabályokkal összefüggésben és a közvélemény bevonásával alkotnak meg az illetékes szakemberek.

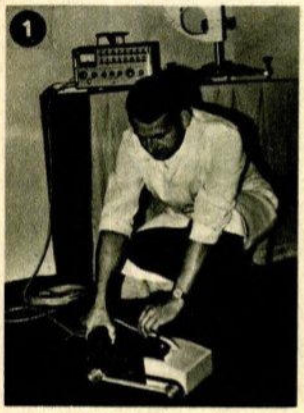
A közlekedés nagy seregszemléje Pécsett



Június 30. és július 10. között szép Mecsek-alji városunkban a pécsiek rendezték meg az Országos Közlekedési Kiállítást. Őszintén mondhatjuk, hogy ez a rendezvény — valójában rendezvénysorozat — minden vonatkozásban több volt mint hézagpótló. Ezt igazolják azok a szempontok is, amelyeket dr. Csanádi György miniszter, a kiállítás fővédnöke megnyitó beszédében a közlekedési koncepcióval kapcsolatban itt külön is aláhúzott. A miniszter köszönetét és elismerését fejezte ki a rendezőknek és a kiállítóknak, amiért létrehozták a magyar közlekedésnek ezt a reprezentatív és nagyon tanulságos seregszemléjét.

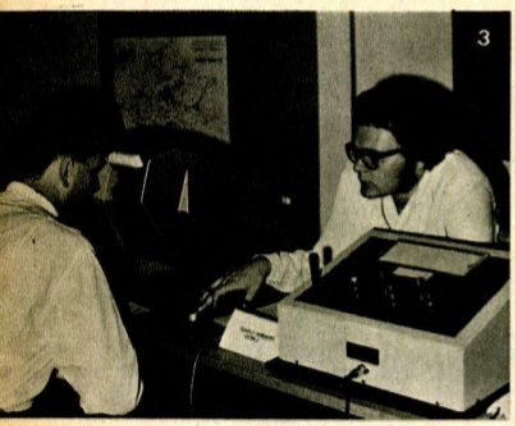
Kitűnő alkalmuk nyílt itt a látogatóknak arra, hogy megismerkedjenek az utóbbi tíz év eredményeivel, a motorizáció fejlődésével együttjáró feladatokkal, tervekkel. Nem utolsósorban azokkal a helyi közlekedési problémákkal, amelyek nem kis gondot okoznak Pécs város vezetőinek, s amelyek megoldására nem egy érdekes tervet is kidolgoztak és bemutattak. A kiállításnak az volt az alapvető célja, hogy a közúti közlekedési eszközöktől a vízi és a légi járművekig a közlekedés valamennyi ágazatát fejlődésének főbb állomásaiban bemutassa, ugyanakkor a jövőjét is felvázolja. A hangsúlyt azonban a jelenre helyezték. Kiemelt helyet kapott a közúti balesetelhárítási propaganda, amelyben egymással karöltve a Balesetelhárítási Tanács, a rendőrség közlekedésrendészeti osztálya és a közlekedési úttörők működtek közre. Végeredményben külön részt képeztek a közlekedési vállalatok, külön részt a közlekedést kiszolgálók, a szolgáltatók, s végül a közlekedéstudománnyal, a kutatással, a gépjárművezető-képzéssel és oktatással kapcsolatos szakterületek.

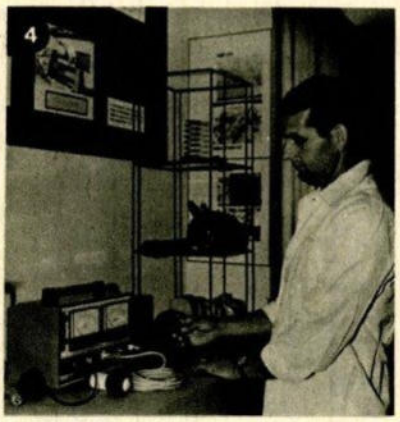
A Kiállításhoz számos kiegészítő, színes rendezvény is kapcsolódott. Ifjúsági rajzpályázatot hirdettek, Kresz-vetélkedőket rendeztek, bemutatták az úttörő rendőrök munkáját. Ugyanakkor pályázhattak a közlekedési eszközök modelljeit készítők is. A Szakmai Napok keretében filmvetítésekkel kísért tudományos előadásokra, megbeszélésekre került sor, amelyeken kivétel nélkül a közlekedésről, a forgalombiztonságról és a közúti közlekedési balesetek megelőzéséről esett szó.

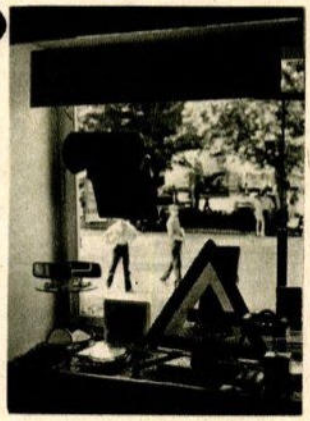


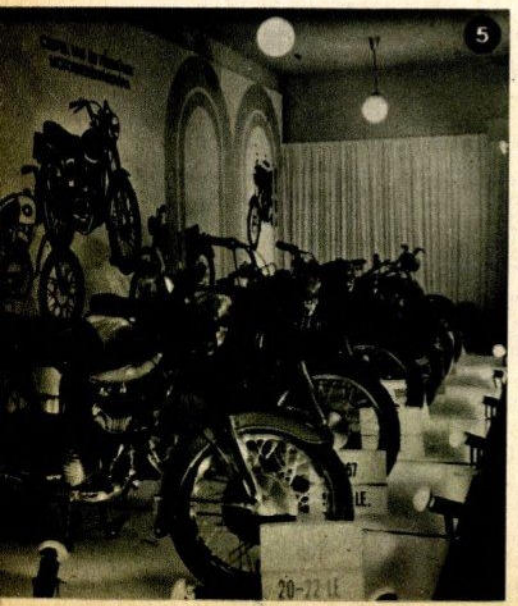




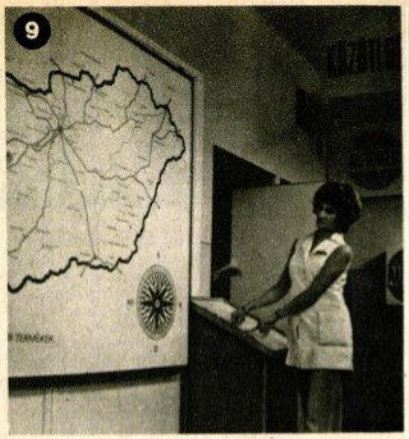








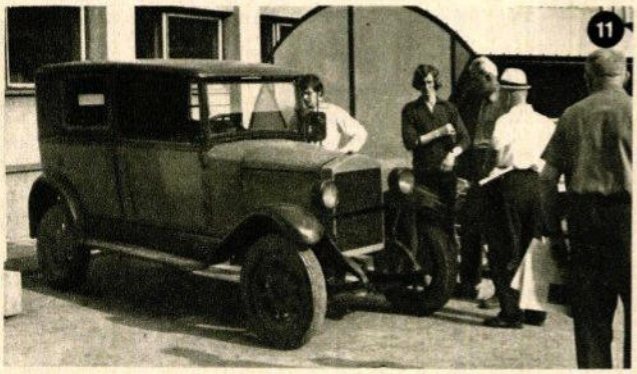


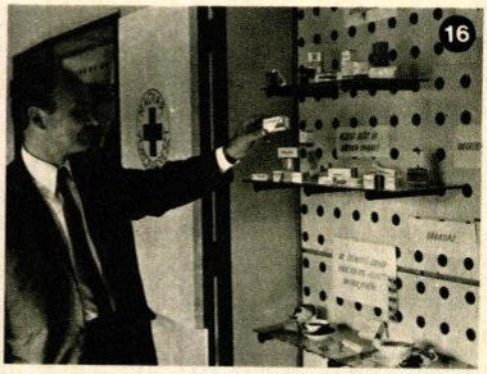




1. A holdautókhoz hasonló furcsa jármű a KÖTUKI műszere a betonútfelület mikro-érdességének mérésére. A KGST-n belül is egyedi darab, és már készül a továbbfejlesztett változata. — 2. A hagyományos, ingás rendszerű csúszósurlódásmérő — 3. RODA-teszt látásvizsgáló, mellette közvetlenül a fénypontos reagáló-magatartást-ellenőrző — 4. KÖTUKI dízelmotorokhoz alkalmazható fordulatszám- és előbefecskendezési szögmérője — 5. A Csepeli Motorkerékpárgyár élő gyártmánytörténete: az 1935-ös, 1,5 lóerős, 82-es Csepeltől a mai, 20—22 lóerős P20-ig — 6. Az Autóker hatszáz négyzetméternyi területen rendkívül sokrétű jármű- és áruválasztékkal és szolgáltatásokkal állt a látogatók rendelkezésére — 7. Elan-tanpadok, Diacor egyéni oktató- és vizsgáztató gépek, ipari tévék, audiovizuális oktatóberendezések az ATI-nál a gépjárművezető-képzés reformjának szolgálatában — 8. Vezetésbiztonságot előmozdító járműfelszerelési cikkek az első emeleti folyosót övező vitrinekben — 9. A Közúti Gépellátó Vállalat országos hálózatát, gyáregységeit impozáns tabló, munkaeszközeit pedig működőképes makettek szemléltették — 10. Az Autóker helyi üzlete is gazdag választékkal, közöttük nem egy újdonsággal várta a látogatókat — 11. Sok veterán autós szívét öntötte el a melegség a muzeális értéket képviselő szürke taxi láttán — 12. A Volán-vállalatok, egyéb nagyszerű eredményeik mellett arról is számot adtak, hogy szívügyüknek tekintik az autók-motorok iránt rajongó fiatalok továbbképzését — 13. Az autófenntartás számos nélkülözhetetlen kelléke szerepelt az AFIT ízlésesen elrendezett pavilonjában — 14. A Volán Tröszt pszichológiai állomásán használatos egyedi műszer (Labirintus), amelyet a gépjárművezetők fiziológiai, temperamentumbeli és egyéb adottságainak vizsgálatánál használnak fel — 15. A minden igénynek megfelelő garázs- és szervizberendezések gazdag választéka — 16. Dr. Farkas Elemér csoportvezető orvos bemutatja azt a vitrint, amelyben a gépjárművezetést valamilyen módon befolyásoló gyógyszereket tanulmányozhattuk — 17. A Pécsi Fémipari Vállalat összecsukható garázsa előtt kadmiumozott hólánccokat, autóüléseket és műanyag dísztárcsákat is láthattunk — 18. Jól szervezett, gazdag tartalmú volt ez a Kiállítás, és generációkhoz szólt . . .

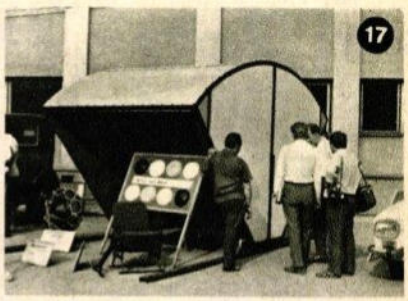
(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

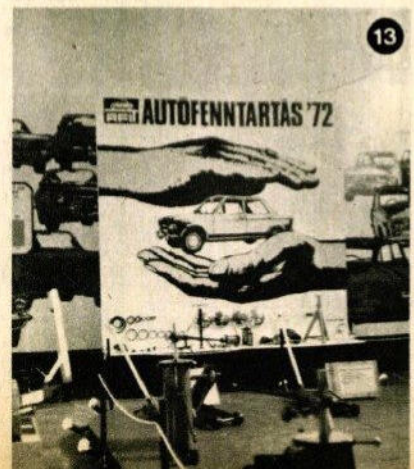
















am híradó







Érdekes szakmai bemutató keretében ismerkedhettek meg a magyar autós újságírók a Volvo-gyár egyik legújabb termékével: a kompúteres benzinbefecskendezésű, 160 DIN lóerős Volvo 164E típusjelzésű autóval. A reprezentatív — vagy adott esetben különleges szolgálatra is alkalmas — kocsinak szinte valamennyi járulékos szerelvénye a gazdaságos és megbízható üzemeltetést, az utazási kényelmet és nem utolsósorban a biztonságot szolgálja. Hans Hansson mérnök a bemutató alkalmával elmondta, hogy a Volvo-gyár a magyar Volvo-tulajdonosok és az ide látogató külföldiek szolgálatára a jövő évben Budapesten szervizt is létesít. A bemutatón szereplő modellt pedig tesztelésre bocsátja. A kocsi részletesebb ismertetésére a tesztelés lebonyolítása után — előreláthatólag szeptemberben-októberben — még visszatérünk.
(Almássy Tibor felvételei)

A HÁROMÉVENKÉNT
kötelező hatósági műszaki felülvizsgálatra a gépjárműveket — mint ismeretes — a nagyobb postahivatalokban beszerezhető „Egységcsomag" tájékoztatója szerint a KPM Autófelügyelethez kell bejelenteni. A postára adott anyagok az Autófelügyelet XI., Thán Károly u. 7. alatti Programirodájához (Bp. 5., Pf. 217) érkeznek, ahonnan a programozás történik. Jelenleg kivételt képeznek a Csongrád megyei vizsgahelyre bejelentett gépjárművek, amelyeknek programozását az Autófelügyelet Csongrád megyei irodája (Szeged 1., Pf. 542, Kossuth L. sugárút 112., Rókus pu.) végzi. Telefonja: 14-054. — Az üzembentartók az Autófelügyelet Thán Károly utcai részlegét tájékozódás és ügyintézés céljából szombat kivételével minden munkanapon 8—17 óráig a 667-411 telefonszámon, 10—14 óráig pedig ügyfélfogadás keretében személyesen felkereshetik. (A budapesti és Pest megyei ügyek intézésének helye ez év őszén megváltozik. Erről az Autófelügyelet idejében ad tájékoztatást.)

GÉPJÁRMŰIPARI EXPORTUNK
a szocialista országokba 35, az egyéb államokba 30 százalékkal növekedett, ami annak tulajdonítható, hogy a járműipar termelése az év első negyedében jóval magasabb volt, mint egy évvel korábban. A növekvő exportból mindenekelőtt az Ikarus gyár vette ki részét, de jelentős eredményeket ért el a Magyar Vagon- és Gépgyár is. A fejlődést mindenekelőtt hatékony műszaki-szervezési intézkedésekkel alapozták meg. A kooperáció javítására egyébként az Autóipari Kutatóintézetben központi programozási rendszert dolgoznak ki.

A SZÖVETKEZETI GÉPJÁRMŰJAVÍTÓ IPAR
tekintélyes helyet foglal el a magyar autóközlekedésben. Néhány év alatt kapacitása 3,9 millió munkaórára növekedett. Most 29 szövetkezet megállapodott abban, hogy Autójavító Ipari Szövetkezeti Közös Vállalatot alakítanak Autócoop címmel. Az új vállalat célja, hogy az AFIT-tal együttműködve gondoskodjék a résztvevő szövetkezetek alkatrészellátásáról, és nagyobb részt vállaljon a garanciális vizsgálatokból.

A Nemzetközi Balesetelhárítási Tanács (PRI) évenként „Iskolai kupát" rendez a tagországok általános iskolai tanulói részére. A gyermekek országonként elő- és középdöntőkön, majd országos döntőkön mérik össze a közúti közlekedésről szerzett ismereteiket. A legjobbnak bizonyult, négy-négy kisiskolásból álló csoportokat indítják az évenként más-más országban megtartandó nemzetközi döntőre. Erre az idén Belgrádban került sor, ahol 17 ország csapatai tettek bizonyságot felkészültségükről. A verseny a kerékpáros közlekedés elméleti, gyakorlati és ügyességi feladatait tartalmazta. Az idei bajnoki címet Svájc csapata nyerte el. Jugoszlávia a második, a holland csapat pedig a harmadik. Ezen a versenyen gyakorlatilag minden csapat, minden gyermek, akit erre mozgósítottak, győztes. A céltudatos felkészítés során a gyermekek tízezrei foglalkoznak a szabályos közlekedés tudnivalóival, és felnőttek felügyeletével szereznek a gyakorlatban is közlekedési biztonságot. A jövő évtől már hazánk is képviseltetni magát a PRI versenyén



FORD—RÁBA KAPCSOLAT
jött létre a megelőző tanulmányútak eredményei alapján. A Ford angliai leányvállalatának vezető szakemberei már korábban több alkalommal ellátogattak Győrbe, és a Rába-gyárban elsősorban a futóműgyártás magas színvonala nyerte meg tetszésüket. A Ford megbízást adott speciális futóművek tervezésére és gyártására, vállalva az ezzel járó összes tervezési, felszerszámozási és egyéb költséget is. Az öt különleges futómű most elkészült, és át is adták a megrendelőnek, hogy azok teherkocsikba építve, megkezdhessék a futópróbákat.

AZ AFIT SZERVIZEKBEN
szeptember 15-ig a munkaszüneti napok előtti napon 30 állomás tart nyitva este 8 óráig. Vasárnaponként, s az egyéb munkaszüneti napokon is 22 szerviz — közöttük két budapesti — tart reggel 8 órától 20 óráig szolgálatot. Az ügyeletes szervizek többsége az idegenforgalmi területeken, a Balaton környékén — egyebek között Siófokon és Tihanyban — és az oda vezető utakon található. A nyári időszakban egy mozgó szervizkocsi és két segélykocsi járja a nagyforgalmú országutakat. Megerősített nyári ügyeletet tart az AFIT mentőszolgálata is: 37 autómentő és szállítókocsi áll készenlétben a bajbajutottak megsegítésére.

NEGYVENEZER POLSKI FIATOT
szállít hazánknak hosszú lejáratú szerződés keretében a lengyel POL-MOT külkereskedelmi vállalat. Évente 60 000 125-ös Polski Fiat gördül ki a varsói gyárból, s most 26 országban 300 000 lengyel gyártmányú autó közlekedik. Jövőre megkezdik a 600 kcm-es olcsó Polski Fiat kisautók gyártását, amelyhez a magyar ipar közreműködésére is számítanak; egyebek között magyar gyártmányú villamos berendezésekkel szeretnék ellátni az új népautót. Az idén ötezer 125-ös Polski Fiatot szállít hazánkba a POL-MOT.

150 MILLIÓT
fordít a megye úthálózatának fenntartására és korszerűsítésére a KPM Bács-Kiskun megyei Közúti Igazgatósága. A közlekedési táblák felújítására az összes költségvetés 20 százalékát adják. Az idén a megye főútvonalain mintegy 550 km mentén már az éjjel is jól látható fényvisszaverő táblák segítik a gépjárművezetők tájékozódását. Hasonló tulajdonságú fóliákkal látják el az útszegélyt jelző oszlopokat is. A beruházásokra szánt 90 millió forintből elsősorban az országútak városokon átvezető szakaszainak rendezését, felújítását végzi el a Közúti Gépellátó Vállalat. Folytatódik a megyeszékhelyen áthaladó E5-ös út építése. A feladatok gyors és rugalmas elvégzése érdekében tovább fokozzák az útmesterek önállóságát.

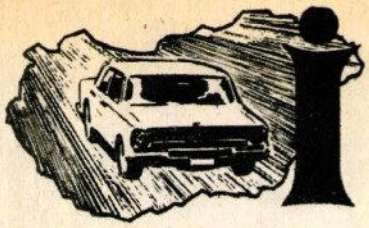
NEMZETKÖZI KÖZTISZTASÁGI
kongresszust tartottak Prágában. A világ csaknem valamennyi országát képviselő küldöttek a városi környezetvédelem egyes kérdéseiről, a városi köztisztasági szolgáltatások fejlesztéséről, a szakmai kutatások koordinálásáról tanácskoztak. A nemzetközi szakmai tapasztalatcserén kívül speciális munkagépkiállítást is rendeztek, amelyen a hazánkat képviselő Fővárosi Köztisztasági Hivatal több, különösen figyelemre érdemes saját konstrukciójú munkagéppel vett részt.

HÉT ÉVI BÖRTÖNRE
ítélték Várhegyi Aladár 23 éves gépkocsikísérőt, az autós ámokfutót, aki március 21-én az M1-es úton, Herceghalom közelében ittasan, lopott Warszawával, jogosítvány nélkül egy szabályosan közlekedő Trabantba rohant, és a szerencsétlenül járt kocsi vezetőjének és utasának szörnyű tűzhalálát okozta.

REKORDÉVET
jelentett az autógyártásban az 1971-es esztendő: 33 millió személyautó hagyta el a világ futószalagjait, mintegy négy millióval több, mint 1970-ben. Az autógyártó óriások listáját az amerikai General Motors vezeti több mint 5,7 millió kocsival. A további sorrend: Ford (2,8 millió), Volkswagen—Audi—NSU (majdnem kétmillió). A negyedik és ötödik helyet a két nagy japán autógyár foglalja el: a Toyota majdnem 2 millió és a Nissan mintegy 1,6 millió személyautóval.

LENINGRÁDBAN
elkészült a személyautókhoz használható minitévék első sorozata. A 12 csatornás újdonság súlya mindössze két és fél kilogramm. A teleszkópos antenna az adótoronytól 80—85 kilométeres távolságra is kitűnő vételt tesz lehetővé. Az autóakkumulátorról és hálózatról egyaránt működtethető készüléken automatika állítja be a képet.

AKUSZTIKAI KÖZLEKEDÉSI LÁMPÁT
helyeztek üzembe Bécsben — Európában elsőként — a Böcklin Strasse és a Wittelsbach Strasse kereszteződésénél a vakok számára. Zümmögő éles hang jelzi, amikor a négy sarkon elhelyezett lámpa zöldre vált és minden oldalról szabad átkelést engedélyez a világtalanoknak. Egyik utcából a másikba autónak sem szabad kanyarodnia. Néhány másodperccel a sárgára váltás előtt egy más, élesebb hang figyelmezteti a járókelőket: ne lépjenek már az úttestre, illetve a lehető leggyorsabban fejezzék be az átkelést. Bécsben újabb ilyen akusztikai lámpák felállítását is tervezik.



Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

54

Közvetlenül Ónod alatt járunk. A Sajó bal partján, a Hernád folyóval alkotott háromszögben tartották meg 1707-ben a történelmi nevezetességű országgyűlést, ahol először mondták ki a Habsburg-ház trónfosztását.

A 3-as főútvonalra visszatérve, mielőtt Miskolcra behajtanánk, a szervizállomás mögött forduljunk balra, és látogassunk el Miskolctapolcára. Ebben a „fürdőparadicsomban" a nyugodt, kulturált pihenés minden feltétele adva van: kellemes vizű strandfürdő, Európa-hírű barlangfürdő, csónakázótó, szépen gondozott parkok, sétányok, kemping, turistaház, szálloda, étterem, sokféle szórakozási lehetőség (1. kép).

Maga a fürdő- és üdülőtelep 10 holdnyi területen fekszik, melyet több mint 2000 holdas bükk-, tölgy- és fenyőerdő övez. Rendkívül kedvező fekvését, széljárástól mentes, kiegyensúlyozott klimatikus adottságait és forrásainak gyógyító hatását már a középkorban hasznosították. A szabadban való fürdést a fából készített fürdőépületek váltották fel, majd ezeket a XVIII. században kőépületek követték.

A termálfürdő modern pavilonját közvetlenül a feltörő forrás fölé építették 1939—41 között. A két medence padlóhézagain gázbuborékok kíséretében feltörő gyógyvíz rádióaktív hatású. E medencék és kádfürdők hasznosításával vált Tapolca országos jelentőségű fürdőközponttá. 1959-ben a természetes sziklákból előtörő víz hasznosításával barlangfürdőt létesítettek s a termálfürdővel kötötték össze. Az Európában egyedülálló barlangfürdő vize 27—31 fokos. Több medencét képeztek ki, gyöngykavics borítású padozattal, a vízben ülőpadokkal. A sziklákból lezúduló vizet — igen találóan — „dögönyöző" zuhanynak nevezték el (2. kép). E kellemes morajlással kísért vízsugarak díjmentesen masszírozzák, felüdítik testünket. A barlangfürdő levegője eredményesen gyógyítja a hurutos légzőszervi bántalmakat. A fürdő szakszerű használatát díjtalan orvosi tanácsadás segíti.

A termálfürdő mellett kissé romantikus csónakázási, a strandfürdőben pedig kitűnő úszási, napozási, játszási lehetőség van. Az erdők mély csendjét kedvelők jól jelzett turistautakon 1—2 órás kényelmes kirándulást is programjukba iktathatnak.

Mielőtt behajtanánk a 7 km-re fekvő Miskolcra, ismerkedjünk meg kialakulásával és fejlődésével (3. kép).

Az első emberi település a csiszolt kőkorszak elején alakult ki az Avas környékén. Ez időtől kezdve a mai belváros területe — a Szinva patak mindkét partja — az ember állandó lakhelyéül szolgált. Sok feltárt régészeti lelet bizonyítja az emberi település folyamatos létezését még a népvándorlás időszakában is.

Véreink letelepedésekor Bors vezér szállta meg ezt a területet, akiről később a vármegyét nevezték el. A Miskóc nemzetséghez — a törzsfő, illetve nemzetségfő szálláshelyéül maga a város szolgált — tartozott Miskolc és közvetlen környéke egészen 1312-ig. Ekkor ugyanis a Csák Máté pártjára állt Miskócokat — királyukkal szembeni hűtlenségükért — Károly Róbert fej- és jószágvesztéssel sújtotta. 1364-ben I. Lajos király Miskolc városát a diósgyőri királyi váruradalomhoz csatolta, s ettől kezdve sorsuk elválaszthatatlanul eggyéforrott. Közel félezer évig, egészen 1848-ig királyi birtok volt.

A mai belváros körvonalai a XIV. század végén kezdtek kibontakozni, s majdnem változatlanul maradtak egészen a kapitalizmus fejlődéséig.

A szépen, de kissé kényelmesen fejlődő város 1596-tól, a mezőkeresztesi csata után 90 éven keresztül a török adófizetőjévé lett. A török alóli felszabadítás, majd a kuruc—labanc háborúskodás idején a város lakossága a kurucokat önkéntes támogatásban részesítette, a császári katonák eltartására viszont kényszerítették. Ennek terhe a török adófizetéssel vetekedett.

A Rákóczi-féle szabadságharc idején, 1704-ben a fejedelem főhadiszállása két hónapig Miskolcon volt. Két évvel később Rabutin tábornok hadai a várost teljesen feldúlták, kifosztották s olyannyira felégették, hogy az avasi templom és a jelenleg múzeumként használt egykori iskola épületén kívül jóformán semmi sem maradt épen.

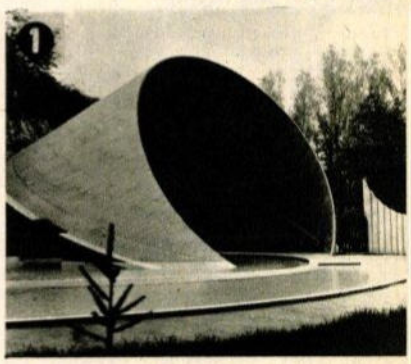
A XVIII. század első negyedében újra talpra áll a város, s 1720-tól Borsod megye székhelye lett. A megye gyors fejlődését és kulturális életének fellendülését igazolja, hogy 1819-ben itt épült fel hazánkban az első kőszínház.

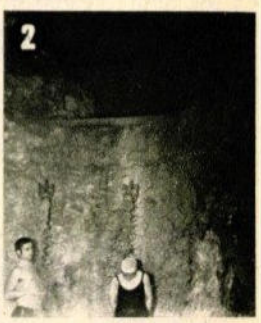
A 48-as szabadságharc idején Miskolc két kiváló fia vezető szerepet játszott. Szemere Bertalan miniszterelnöki, Pálóczy László pedig az országgyűlés elnöki tisztét töltötte be.

A kapitalizmus a XIX. század közepén kopogtatott be a még mindig mezővárosi, kézműipari és kereskedő jellegű város „vaskapuin". 1870-ben kezdi termelését a nagyolvasztó, nem sokkal később pedig a hengermű. A Diósgyőri Vasgyár az I. világháború idején jelentős hadianyaggyár. A Tanácsköztársaság idején a Vörös Hadsereg egyik legfényesebb győzelmét — a cseh és román intervenciósok ellen — a miskolci csatában aratta. A gazdasági válságot követő időben és a II. világháborúban a diósgyőri gyárak a hadifelszerelés gyártásának bázisai voltak. A munkásmozgalom megerősödésével olyan jelentős tényezővé vált, hogy meghatározta a város életét, további sorsát. A háború végén a munkások megakadályozták a gépek és berendezések leszerelését, fegyveres alakulatokat szerveztek: a MOKÁN komitét. Röplapokat terjesztettek, s főleg szürkületben s éjszakánként fegyveres rajtaütésekkel zavarták a várost és a gyárakat védő német egységeket.

A felszabadulás után Észak-Magyarország nagyipari központja. Nem véletlen, hogy a hatalmas ipari bázison 1949-ben Nehézipari Műszaki Egyetem kezdte meg működését. Lendületes fejlődésére utal, hogy az elmúlt évtizedben hazánk második legnagyobb lélekszámú városa lett.

(Folytatjuk)





(ALMÁSSY TIBOR felvételei)





Nyolc ország autós újságírói a lvovi Operaház előtt



A versenyen részt vevő újságírók Lvovban meglátogatták a Hősök Temetőjét is

Sikeres magyar szereplés a VII. Interpress Rallye-n

A Nemzetközi Újságíró-szervezet Interpress Autóklubjának VII. Interpress Rallye-ját a Szovjet Újságírók Interpress Autóklubja rendezte meg június 23—27. között az Ungvár — Munkács — Vereckei hágó — Strij — Lvov útvonalon oda-vissza. Nyolc ország — *Bulgária, Csehszlovákia, Finnország, Franciaország, Magyarország, Lengyelország,* az *NDK* és a *Szovjetunió* — autós újságírói neveztek be 44 kocsival.



Az ügyességi verseny rajtja Lvov mellett



Indul a verseny második szakasza — visszafelé

Ugyességi verseny Munkácson



A résztvevőket ünnepélyesen fogadták a párt-, állami és társadalmi szervek vezetői az ungvári Városi Tanács nagytermében. A verseny első szakaszán zuhogó esőben folyt le az első ügyességi, s amikor a másodikra került sor Munkácson, még mindig szemerkélt. A Vereckei szorost már száraz időben érték el a versenyzők, sok kanyarral és erős emelkedőkkel teletűzdelt szerpentineken. Az első etap utolsó ügyességijét Lvov előtt jelölték ki, kétszer 500 méteres gyorsulási feladat után. Lvovban nagy tömeg fogadta a konvojban felvezetett kocsikat. Este a versenyzők tiszteletére balettelőadás volt a városi Operában. Másnap, június 25-ére is gazdag programot állítottak össze a kedves vendéglátók. Mi, magyarok külön büszkék voltunk, mert Ikarus—250-es autóbuszokon vittek bennünket városnézésre. Délután pedig ismertették, hogy miként küzdenek a szovjet újságírók a sajtóban, a rádióban és a tévében a balesetmentes közlekedésért.

Június 26-án reggel került sor a rallye második szakaszára. Minden fordított sorrendben történt, mint az első etapban, csak az idő volt ugyanolyan változékony.

Az esti díjkiosztón Ungváron azonban a hangulat is teljesen derült lett, főleg a magyarok számára, mert az első kategória első három helyén a *Lakos/Zelman* (Dél-Magyarország), *Bártfai/Pápai* (Vue Touristique), *Tar/Boda* (Áfor Autós Magazin) pár végzett. Az összetett verseny abszolut első és második helyére is magyarok kerültek a *Lakos/Zelman* és a *Bártfai/Pápai* párosokkal. Sikerült elhódítani a nemzetek közötti csapatverseny első helyét, és győztünk a szerkesztőségek és kiadók csapatai között folyó versengésben is. A második kategóriában a csehszlovák *Kissik/Rosival,* a harmadikban a lengyel *Okulicz/Kopersky,* a negyedikben pedig a francia *Courtoi/Lachevre* kettős végzett az első helyen.

Érthető, hogy az öt versenykocsiból és egy kísérőből álló magyar küldöttség június 27-én este fáradtan, de remek hangulatban érkezett vissza Budapestre.

Kollányi Gyula

A Bártfai/Pápai kettősnek I. I. Adabasev, a szovjet Interpress elnöke, a Za Ruljom főszerkesztője adta át az abszolut második helyért járó díjat



Szállodaavatás Szombathelyen — autóstúrával

Ritka fajta autóstúrára vállalkozott a magyar újságírók Interpress Autóklubja. Július másodikára, a szombathelyi Claudius Szálló avatására szervezte meg második Riporter Autótúráját a Budapest—Bicske — Zirc — Pápa — Sárvár — Lövő — Kőszeg — Szombathely útvonalon — az Autóklub pápai, győri, kőszegi és szombathelyi vezetőinek és sportbíráinak segítségével. Példás volt a vidéki klubok részvétele az időellenőrző állomások és az ügyességi pályák megszervezésében és a túra rájuk eső részének a lebonyolításában.

Időellenőrzés és ügyességi három helyen volt: Pápán, Kőszegen és Szombathelyen. Az áthaladást a benzinkútaknál — Bicskén, Zircen és Sárváron — úgy ellenőrizték, hogy a versenyzők menetlevelére a benzinkút pecsétjét nyomták rá. A lövői áthaladás ellenőrzését a Győri Autóklub látta el.

A túrára 19 budapesti és vidéki újságíró kocsija állt rajthoz, és mind megérkezett a célba nulla útvonalhibaponttal. Ez azt bizonyítja, hogy az időátlagok a túrához voltak szabva, és a versenyzőknek még arra is volt idejük, hogy a Bakony szépségében gyönyörködhessenek. A verseny a három ügyességin dőlt el mindegyik kategóriában.

K. Gy.

EREDMÉNYEK. 1000 KCM: 1. **Zima János/Késmárki Tamás** (Magyar Rendőr) — 2. **Vida Gyula/Simay István** (Szövetkezet) — 3. **Lakos Mihály/Lakos Mihályné** (Dél-magyarország). Ugyanez volt a sorrend az abszolút értékelésben. — **1300 KCM-IG:** 1. **Falus István/Iriczfalvi Ferenc** (Vue Touristique) — 2. **Jánosi Ferenc/Vonnák Istvánné** (Népművelés) — 3. **Nádasi János/Gábriel János.** — A Vas megyei Lapkiadó Vállalat által a legjobb páros részére felajánlott díjat a **Lakos/Lakosné** kettős kapta.



Az ügyességi verseny indítása

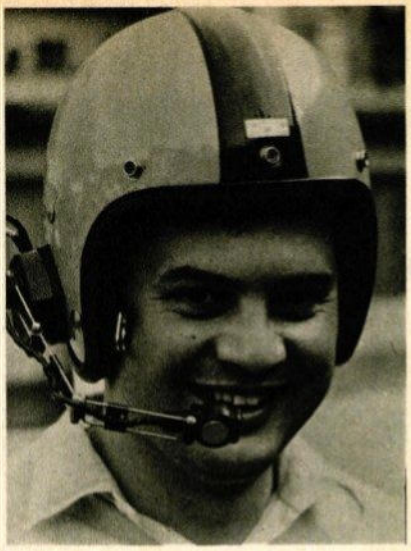
A kategória-első és abszolút győztes Zima/Késmárki páros a díjkiosztó után

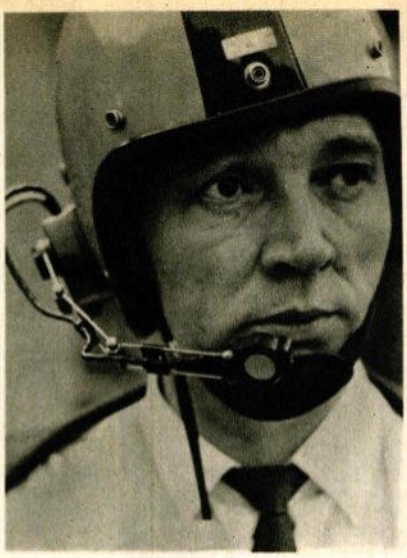
(Kollányi Gyula felvételei)



160 LE, 1600 kcm =

GORDINI





Most már döröghet a 160 lóerő, düböröghet a karosszéria: Ferjáncz és Zsembery halk hangon is társaloghat . . .

Reggel nyolctól este nyolcig dolgozott a magyar bajnok, *Ferjáncz Attila* a billancourt-i Renault-gyár egyik kis szereldéjében, ahol — már amennyire ez két hét alatt lehetséges — megismerhette a Gordini-kocsik titkait.

Az elmúlt napokban érkezett haza a klubja, a Volán tulajdonát képező új Gordini hátán. — *Dehogy is hajszoltam meg* — állítja határozottan a kissé megvékonyodott Attila. — *Százas tempóban kocogtunk hazáig.*

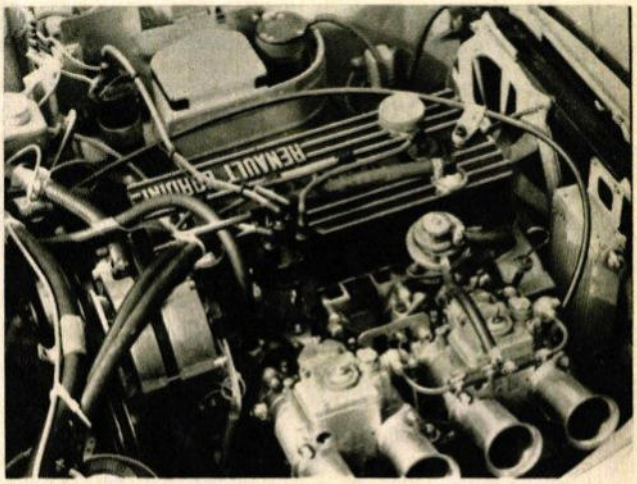
A 160 lovas, 1600 kcm-es, négyhengeres motor a leghosszabb áttétellel kétszáz felett megy. Még csak annyit, hogy a szelepeket nyomórudak működtetik, tehát nem a sportos ohc vezérlésű, hanem a szerény ohv rendszerű.

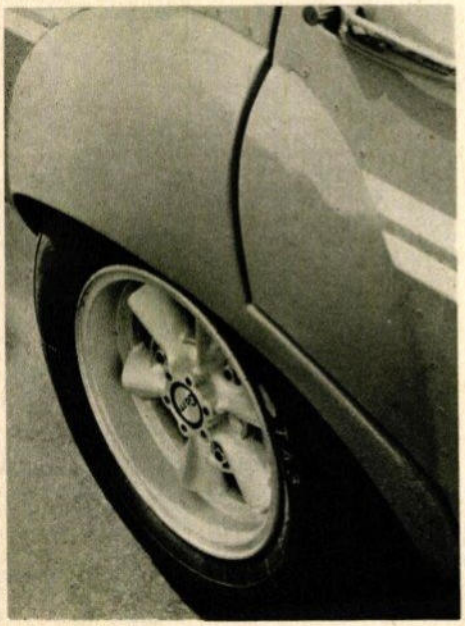
Két darab speciális, „adóvevővel" ellátott bukósisakot is hozott magával Ferjáncz Attila, hogy a zajos kocsitérben ordítozás nélkül beszélhessenek egymással, hiszen erre nagy szükség van, amikor társa, *Zsembery Jenő* felolvas az „imakönyvből".



Szinte állva is rohan ez a tengerkék Gordini, amelyen már az első tekintetre is látható a száguldási hajlam — Mint a jobb alsó képen látható: erős cső-rácsszerkezet védi a kocsiszekrényben a versenyzőt és navigátorát. A motortér hűtését segíti a motorházfedélen látható kiképzés

Bizony, szép szerkezet egy ilyen Renault Gordini-motor a duplatorkú két porlasztójával. Tessék csak megnézni a hűtő mögé szerelt külön olajhűtőt és mellette a ventillátort, amelyet lóerő-megtakarítás végett külön villanymotor forgat





A kocsiszekrény ilyen méretű kitüremlésére volt szükség, hogy a szélesebb elektronabroncsra húzott szuperballon gumi elférjen

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)



AUTÓSOKNAK



MINI NÉVEN MÁR KAPHATÓ

Lapunk még a múlt évben (1971. 11. szám) adott hírt arról, hogy *Novák László* elképzelése, újítása megvalósul, és a *Jászberényi ÁFÉSZ* gyártani fogja a „Mini" Camping utánfutót. Most már arról írhatunk, hogy a jászberényi üzem nemcsak gyártani fogja, hanem gyártja is a könnyű utánfutót. Erről tájékoztat bennünket a július 7-én érkezett — *Gara András* igazgató-elnökhelyettes aláírásával ellátott — hivatalos levél. Ebből idézünk:

„A gyártási és a forgalombahozási engedélyek birtokában a Mini utánfutó lakókocsi értékesítését szerény keretek között, de megkezdtük.
Az értékesítés helye: Jászberényi ÁFÉSZ „Jászsági Áruháza", Jászberény, Piac tér. Telefon: 586.
Az értékesítés feltételei: az említett árusítási helyen a bemutatott utánfutó megtekintése után a vevő kiválaszthatja a megfelelő színt és a megrendeléssel egyidőben kérjük a vételár 50%-ának kifizetését. Az előlegezést követő 10. napon — a vételár teljes kiegyenlítése után — az utánfutó a megfelelő okmányokkal együtt a vevő tulajdonába kerül.
A vevő tulajdonában levő utánfutó vizsgáztatásának feltételei: a forgalombahozáshoz a KPM Autófelügyelet hozzájárult, és ez biztosíték arra, hogy az illetékes megyei rendőr-főkapitányságok az utánfutót ellátják a megfelelő forgalmi rendszámmal és engedéllyel.
Tanácsaink az utánfutó gyors használatbavételére:
Mivel Szövetkezetünk az utánfutóhoz nem tud vonógömböt és kapcsolófejet adni, ezért vevőinknek azt ajánljuk, hogy azokat az utánfutó megrendelése után az általunk megadott címen szerezzék be, és így az utánfutó átvételekor azt már saját kocsijukkal vontathatják. Ugyancsak felhívjuk az érdeklődők figyelmét arra is, hogy vizsgáztatáskor csak a KPMSZ. KK. 105—71. szabványának megfelelő vonógömböt és kapcsolófejet fogadják el.
Általános tájékoztatásként még a következőket említjük meg utánfutónkról. A képen látható modell súlyánál fogva már a Trabanttól számítva bármilyen személygépkocsival vontatható. Erős alvázszerkezete ellenére vontatáskor mégis csak annyira terheljük, hogy az mindenkor megfeleljen a Kresz ide vonatkozó előírásainak.
Utánfutónk merev tengellyel, csapágyazott kerékaggyal és oldalanként egy-egy rugóköteggel készül. Az alkalmazott 5,20—12-as gumiabroncs a jelenlegi legkedvezőbb árkialakítás miatt futózott kivitelű. Az elektromos berendezés a vontató személygépkocsinál adott feszültségtől függően 6—12 voltos lehet. És talán még annyit, hogy utánfutónk a tisztántartáson kívül semmilyen más karbantartást nem igényel, és gyártmányunkra egyéves garanciát vállalunk.
A „Mini" lakókocsi ára 18 800 Ft. A gyártás és a forgalomba hozás védettséget élvez, amelyet Szövetkezetünk magának tart fenn.
Mindenben igyekszünk kedves vevőink igényeinek eleget tenni, és 1973-ra háromhónapos előszállítási joggal várhatóan valamennyi jelentkezőt ki tudjuk elégíteni.

Jászberényi ÁFÉSZ"



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, JÚLIUS 14-ÉN

MOSZKVICS	**29 148**
MOSZKVICS Kombi	**420**
POLSKI-FIAT-1300	**8 275**
POLSKI-FIAT-1500	**3 242**
SKODA	**29 102**
SKODA Sport Coupé	**65**
TRABANT Limousine	**40 748**
TRABANT Kombi	**5 262**
TRABANT Hycomat	**782**
WARTBURG Limousine	**18 066**
WARTBURG de Luxe	**14 199**
WARTBURG de Luxe tolótetős	**388**
WARTBURG Tourist	**1 900**
ZAPOROZSEC	**4 547**
ZSIGULI (Budapest)	**13 819**
ZSIGULI (Debrecen)	**7 929**

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

JÚLIUS 23.
Debrecen
Komárom
Miskolc
Nyíregyháza
Siófok
Szeged

JÚLIUS 27., csüt.
Eger

JÚLIUS 30.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Mátészalka
Miskolc
Nyíregyháza
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

AUGUSZTUS 6.
Bugac
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunfélegyháza
Kiskunhalas
Miskolc
Nyíregyháza
Pécs
Szászvár
Szeged
Szentes
Székesfehérvár

AUG. 9., szerda
Szentlőrinc

AUGUSZTUS 13.
Baja
Balassagyarmat
Barcs
Békéscsaba
Debrecen
Mátészalka
Miskolc
Mohács
Monor
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Szolnok
Tata
Tatabánya
Veszprém
Zalaegerszeg

AUG. 14., hétfő
Dabas

AUGUSZTUS 20.
Dunaújváros
Orosháza

Sok a karambolos kocsi

és bizony nem könnyű ma olyan műhelyt találni, ahol egyáltalán vállalják, illetve viszonylag hamar elvégzik a szükséges javításokat. Reméljük, enyhít a gondokon, hogy az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat XIII. kerületi, Dévai utcai karosszéria-üzeme most a Fiat-típuscsaládhoz tartozó kocsik 10 000 forint alatti értékű sérüléses, illetve általános felépítmény-javításait soron kívül vállalja.



A lehetőségek szerint az időszakos műszaki vizsgákkal kapcsolatos munkák megrendelését is teljesítik, akár magánautósok, akár vállalatok fordulnak üzemükhöz.

KERAVILL KERAVILL KERAVILL KE

Télen-nyáron egyaránt kellemes, jó formájú, divatos kivitelű

TRABANT
WARTBURG
SKODA
MOSZKVICS
ZSIGULI
POLSKI FIAT
gépkocsikhoz

NDK-ÜLÉSHUZAT
nagy választékban
950 Ft-tól 1280 Ft-ig

KERAVILL

Budapest XIV., Martos Flóra u. 29. **Telefon: 631-208**

Vidékre is szállít utánvéttel:

Budapest V., Dimitrov tér 5. **Telefon: 383-192**

KERAVILL KERAVILL KERAVILL KERAVI

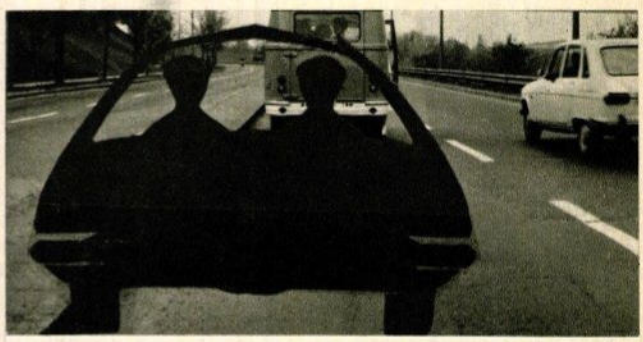
Beszélgetés a kocsiban

Legjobb lenne, ha együtt mennénk, útközben beszélgetnénk, és azt sem bánnám, ha te vezetnél — mondta a vendég. A vendég különben régi jó barát, de mostanában ritkán találkozunk. Nyári szabadságra jött csak a tengerentúlról, ahol még egy-két évig dolgozik.

Így indultunk a Balaton felé. És mindjárt eszembe jutott az egykori kabarészöveg. Vagyis: jobb feltűnően dicsérni, milyen hatalmas, milyen széles a vendég autója, akkor talán úgy tűnik, csak ahhoz képest keskenyek nálunk az utak... De ezt nem érdemes ma tagadni, hiszen ha nem ilyen lenne a helyzet, nem épülne mellettünk a második sáv.

Amíg persze az M7-ig jutunk, valóban nagy egy ilyen autó a mi utcáinkon.

De baj van a kátyúkkal is, mert akárhogy ügyeskedünk, néha akkorát lengünk egy-egy kátyúbecsapódáskor, vagy jó néhány centiméteres lyuk felett — amelyet [illegible] előre sem-



miféle tábla —, hogy kínosan érzem magam. Akkor is, amikor az ordítóan egyirányúsított utcában velünk szemben tapossa a pedált egy vigyorgó postásfiú. Méghozzá olyan cikázással, hogy a vendég kérdésére: „Hát ez megőrült?" — nem merek határozottan tagadni.

Azután bosszankodunk még néhány színét vesztett, illetve éppen rosszul programozott jelzőlámpánál, mérgelődünk egy-két, a belső sávban füstölgő, éktelenül zörgő, nem éppen jó állapotúnak nevezhető teherautó miatt...

—Látod, ezért is kértelek, hogy vezess, mert egy kicsit furcsa nekem most az itteni forgalom.

Nem akartam azt mondani, hogy nekünk is furcsa, inkább arról beszéltem, milyen élvezet vezetni az automataváltós kocsit...

A vendég viszont arra figyelt fel, hogy milyen fürgék nálunk az új Moszkvics típusok. Ő még a régi, 43—45 lovasokat szokta meg, és a mostani 80 SAE lóerős motorral bizony nagyon ki tudnak ugrani a 412-esek. És dicsérte a kis Trabantokat, felidézve azt az időt — még a P—70-esek korát — amikor idegenkedtek nálunk a műanyag-karosszériától.

Hát igen, a százezerszeresen kipróbált, rozsdamentes „duroplast" borítással csak jól jártak a Trabantok, illetve a Trabantosok, akik ezen az úton is fitogtatták, hogy mit tudnak.

— Ez is Trabant volt? — kérdezte, mikor egy kombi vágott elénk. Igen, ezt is ugyanolyan 26 DIN, vagy ha úgy tetszik 30 SAE lóerős motor hajtja, de az én szemem továbbra is azt vadászta, mikor kerül elénk vagy mögénk egy eredeti torinói 124-es Fiat. A vendég ugyanis nem akarta elhinni, hogy ahány olyan formájú kocsit lát nálunk, az már mind Zsiguli...

—Esküszöm, ezek gyorsabbak itt, mint a sztrádán voltak az olaszok — mondta, de éreztem, hogy bizonyítanom kell a Togliattiból való származást.

Azután azt mesélte el, hogy nyugaton csak „Lada" néven ismerik ezt a kocsit, és egy osztrák lapban látta az egyik hirdetést is. *„Italienisches Styling, Perfektes Finish, Russische Härte"* — idézte a reklám szövegét, és azt is említette, hogy Ausztriában már több mint 100 szervize van az új szovjet autóknak. *— Nálatok, gondolom sokkal több már a Lada-, vagyis Zsiguli-szerviz, ha már ennyi fut itt* — jegyezte meg, és feltehetően várta, hogy igennel válaszoljak. Nem szóltam semmit, nyeltem egy nagyot és inkább megint arra tértem ki, hogy a szembejövő kék kocsi, az előttünk futó bordó és a szürke, a hátranéző kisgyerekekkel ugyancsak Zsiguli és nem olasz Fiat. Arról, hogy tulajdonképpen hány Zsiguli-szerviz és milyen kapacitással van ma nálunk Pesten, meg vidéken, ezen az úton nem esett több szó. Remélem viszont, hogy máshol, más alkalommal, de hamarosan szóba jön ez a kérdés is...

A mi beszélgetésünk új témája hirtelen az országúti segélyszolgálat lett, mert éppen egy „sárga angyal" tűnt fel. — *Apropó* — mondja a vendég —, *éppen tegnap panaszkodott valaki Pesten, hogy elakadt kocsiját nem tudták beindítani. A kihívott sárga kocsi szerelője azt tanácsolta, keritsen vontatót, vagyis spárgakocsit, mert másképp nem tud a műhelyig eljutni. Szerencsére valaki mégis beindította a motort, pedig az illető nem is sárga autóval ment oda... — És nem nagyon találok nálatok olyan szervizkocsikat, amelyeket speciálisan egy-egy márka segítségére lehetne kihívni. És ha az úton nem is tudna segíteni, mindjárt gondoskodna, hogy a javítandó kocsi a megfelelő műhelybe kerüljön. Gondolom, ez megnyugtatná az itteni autósokat...*

Bizony, ez jó volna — mert mi mást lehet erre válaszolni —, és egyetértek a vendéggel abban is, hogy a mi mai forgalmunkban nem ritkaságnak, hanem általánosnak kellene lenni a biztonsági övnek is. A hazai közlekedés igen hirtelen lépte át a cammogási szakaszt, és amíg nem is olyan rég egy autós még gyakran szinte egyedül gurult az országúton, ma nem sok helyen lógathatja ki karját az ablakon. Többnyire két kézzel és teljes figyelemmel kell vezetni!

Nálunk sem ritkák már az elöl-hátul összenyomott kocsik, bizonyítva, hogy tömörebb járműoszlopokban hajtunk. És ezek a törések bizonyítják azt is, hogy még nem szoktunk hozzá, miként kell sok kocsi között vezetni...

Mi sem tudtuk végigbeszélni az utat, bár egy viszonylag csendes időszakban haladtunk. Mindketten sokszor megszakítottuk a mondanivalókat, és együtt meresztgettük szemeinket előre vagy oldalt, várva, mit tesz a másik, közelünkbe jutott autós, motoros, busz- vagy teherkocsivezető. Igen, az autós hasonlítson egy kisakkozókhoz, és gondolja át, hogyan léphet a másik.

És nagyon örültem, hogy ezen az úton mind több olyan partnerrel kerültünk össze, aki törődött mások előnyével is. Magas fülkékből kiintő kezek biztattak nyugodt előzésre, sőt akadtak olyanok, akik a pótkocsijukkal sem restelltek egy kicsit lehúzódni az út szélére, hogy több helyet kapjon, aki gyorsabb.

Igen-igen, nálunk különösen illene, hogy az országút emberséges légkört árasszon, hiszen az utak mentén annyi jel bizonyítja, hogy más vonatkozásban már sikerült ilyen nemes célokat elérni. Egy olyan országban, ahol a nyugati nagyokat megszégyenítő iskolarendszert, példás orvosi hálózatot, bámulatra méltó vidéki könyvtárakat, kultúrcentrumokat tudtunk rövid idő alatt teremteni, nem uralkodhat ettől eltérő szellem az utakon.

Persze tudjuk jól, hogy esetleg ugyanabban a községben, ahol csodálatos hangversenyt élveznek az emberek, a régi kocsmában még bicskázásra is sor kerül; de ha útjaink moráljáról van szó, akkor meg kell követelni és jó példákkal ösztönözni, hogy a józan ész, az emberség dominálj on a mozgásban levő motorosított közösségben is

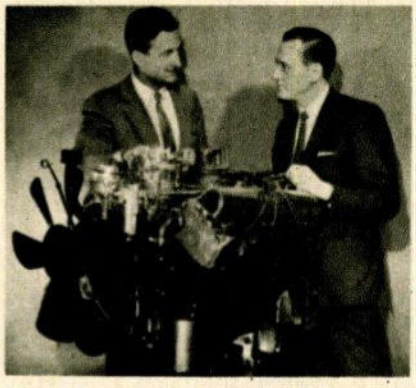
Azt hiszem, erről mostanában mások is sokat beszélgetnek a kocsikban...

L. Gy.

Egy új fogalom: „RÉTEGEZETT KEVERÉKES MOTOR"

SOKAT ÍGÉRŐ MEGOLDÁS A LÉGSZENNYEZŐDÉS CSÖKKENTÉSÉRE

A Ford Motor Company kísérleti telepén, Dearbornban kifejlesztés alatt áll egy igen érdekesnek tűnő motorkonstrukció. Erről mind több szó esik most a világ szaklapjaiban, olyan kommentárral, hogy ez az újdonság ma már első helyen áll a szigorú előírásoknak megfelelő „tiszta kipufogású" motorok között.
Bennünket különösen érdekelhet ez a megoldás nemcsak technikai eredetisége miatt, hanem azért is, mert a Ford-kísérletek irányítója magyar mérnök: Simkó Aladár.
És ez az első olyan benzinbefecskendezéses motor, amelynél a befecskendezés nem a szívócsőbe, a szívószelepek elé történik, mint például a Mercedes, a Volkswagen és más gyártmányok egyes típusainál. Itt közvetlenül a hengerekbe fecskendezik a benzint!
Hangsúlyozzuk, hogy a szóban forgó kísérleti motor mögött már jelentős gyakorlati sikerek állnak, éppen ezért időszerűnek, indokoltnak tartjuk vázlatosan bemutatni.



Kép az amerikai Automobile Quarterly című kiadványból. „Ford engineers Aladar Simko and Irving Bishop . . ." — olvasható az új motor bemutatását idéző kép eredeti aláírásán

Előre kell bocsátani, hogy 1950 körül az amerikai Texaco olajvállalat már kísérletezett hasonló — de csak hasonló! — elven működő motorral, ám gyakorlati eredmények nélkül, így az már feledésbe is ment. Az utóbbi időben a vállalat — bizonyára Fordék sikerein felbuzdulva — újból folytatja kísérleteit.

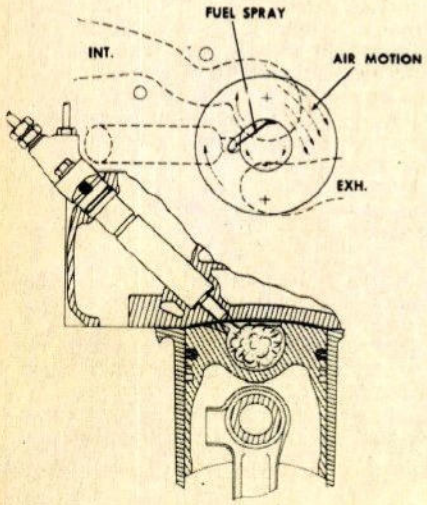
A Ford-gyárnak ez az új típusú motorja, amelyet Simkó a SAE (Amerikai Járműmérnökök Egyesülete) 1968. évi kongresszusán személyesen ismertetett és amely az FCP (Ford Combustion Process: Ford égési folyamat) elnevezést kapta, számos részében teljesen új, szellemes elgondolásokon alapszik.

A kísérletek kezdetén a fő cél az eddigi motoroknál sokkal gazdaságosabb, amellett alacsony oktánszámú, ólommentes tüzelőanyagot igénylő és jó hidegindítási karakterisztikákkal rendelkező motor megteremtése volt. Ezt a célt tulajdonképpen a Diesel-elv példája szolgáltatta — amelynél, mint tudjuk, a motor tiszta levegőt szív be, és a tüzelőanyagot külön fecskendezik be a hengerekbe — azzal a különbséggel, hogy a sűrítés nem történik a benzin meggyulladásáig, hanem azt gyújtógyertya gyújtja meg. Köztudomású, hogy a dízelmotorok gazdaságossága azon alapszik, hogy a hengerek minden terhelésnél (gázadásnál) teljesen megtelnek levegővel, s így a sűrítés foka állandóan magas; ezzel szemben a benzinmotoroknál a gázadás mennyiségét, vagyis a hengerbe jutó keveréket sűrítjük össze, ami azt eredményezi, hogy kevesebb gázadásnál a sűrítés foka lecsökken. Ez pedig a gazdaságosság, a hatásfok csökkenését vonja maga után. Az FCP-motornál — az üresjáratot kivéve — a motor ugyancsak fojtás nélküli levegőmennyiséget kap; innen származik nagyfokú gazdaságossága.

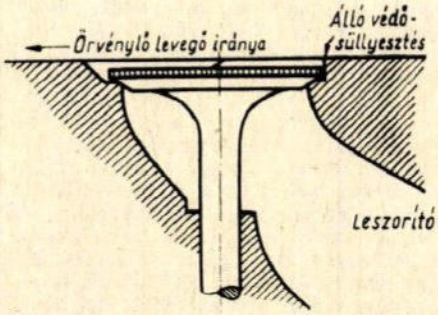
Az eddigi benzinmotoroknál — akár karburátorral, akár befecskendezéssel juttatjuk be a benzin-levegő keveréket a hengerbe — a kész keverék közelítőleg homogén. Ez a körülmény, ha mélyebben meggondoljuk, nem előnyös!

Képzeljük el az égés lefolyását „lassított" ütemben. Amikor a homogén keveréket, amelynek elég dúsnak kell lennie ahhoz, hogy gyulladásképes legyen, a szikrával meggyújtjuk, az égés minden irányban megindul. Ezután a következők mennek végbe: a már égő keverékrész magas hőmérsékletet vesz fel, és erősen terjeszkedik, miáltal összenyomja a maga előtt levő még meg nem gyulladt keveréket, és felmelegíti azt. Ennek következtében a benzinmolekulák közelebb kerülnek egymáshoz, ami — a melegedéssel együtt — növeli azok gyúlékonyságát. Az égés továbbterjedésével ez a hatás fokozatosan nő, és teljes gázadásnál, a motor erős felmelegedése esetén olyan értéket vehet már fel, amelynél a még el nem égett keverék önmagától, úgyszólván egyidejűleg, vagyis robbanásszerűen ég el, kopogó hangot hallatva.

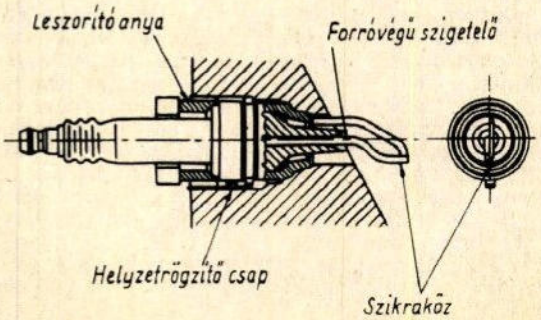
Mindezekből az következik, hogy az a nem-homogén keverék előnyös a motorban, amelyben a benzinmolekulák a gyertya közelében sűrűn, onnan távolodva pedig mind ritkábban vannak jelen, különböző sűrűségű rétegeket képezve. Ekkor



Emlékeztető vázlat egy MAN dízelmotor működéséről
INT: szívás
FUEL SPRAY: üzemanyag-befecskendezés
AIR MOTION: levegőáramlás
EXH: kipufogás



Szívószelep és ülése. Külön figyelmet érdemel a szeleptányér körüli aszimmetrikus süllyesztés



A különleges gyújtógyertya a nemesfémből készített, feltűnően kinyúló elektródákkal

ugyanis — ha az eloszlás megfelel a nyomás- és hőmérséklet-emelkedésnek — az égés kezdetén nem-homogén keverék az égés alatt, a lángfront előtt homogénné válik! Ez a rétegezett keverék, és az FCP-motor ezt valósítja meg azzal a további előnnyel, hogy a sűrítési viszony a részterhelések alatt is állandó marad.

Mivel az FCP-motorban az égés végén nem keletkezhet öngyulladás, a sűrítési viszonnyal fel lehet menni 10—11:1 értékig, ólommentes benzin használatával. Az így nyert hatásfokjavulás révén körülbelül kompenzálódik az a veszteség, amit az átlagosan szegényebb keverék jelent a motorban a teljesítmény tekintetében amiatt, hogy a hengerben kevesebb tüzelőanyag ég el egy-egy munkaütemben.

Most nézzük meg a rajzon, hogy miként áll elő a hengerben a rétegezett keverék. Az égési teret a dugattyú tetejében képezték ki, csésze alakú üreg formájában. A hengerfejben bal oldalon helyezkedik el a befecskendező porlasztó, jobb oldalon a hosszú elektródákkal ellátott különleges gyújtógyertya. Ezeket az alkatrészeket külön-külön számtalan kísérlettel próbálták ki, míg sikerült az optimumot elérni.

Ugyancsak a hengerfejben helyezkednek el a szelepek, amelyek nem láthatók, mivel a henger metszési síkja előtt, illetve mögött helyezkednek el. A szívócső érintőlegesen áll a hengerhez képest, miáltal a belépő levegő beáramlás közben forgó mozgást kap. Fokozza ezt a hatást, hogy a szívószelep ülését kissé lesüllyesztették, és annak az áramlásba eső irányát leferdítették, míg az ellenkező oldalon keletkezett gát akadályozza az áramlást.

A különleges gyújtógyertyát, amelynek elektródavégei — az élettartam megnövelése céljából — nemesfémből vannak, külön ábra mutatja.

A befecskendező szivattyút a gyújtóberendezéssel egybeépítve a szemléltető rajzon láthatjuk. Az egyes szivattyúelemek körben, függőlegesen helyezkednek el, meghajtásukra támolygó mozgást végző tárcsa szolgál. A befecskendezési nyomás 30 att. körül van. Ez a berendezés egyébként a motor igen költséges darabja, amely természetesen sokkal többe kerül, mint a konvencionális karburátor és gyújtóberendezés együttesen. Ha azonban a költséget a már eddig is benzinbefecskendezéssel működő motorokéval hasonlítjuk össze, a különbség elenyésző, különösen európai viszonylatban, ahol egy átlagos személygépkocsi egész élettartama alatt elfogyasztott benzin költsége a motor gyártási költségének mintegy tízszeresét teszi ki!

A rétegezett keverékkel dolgozó FCP négyhengeres motorok kísérleti példányait Jeep-kocsikba építették be, és azokkal 50 és 115 km/ó közötti

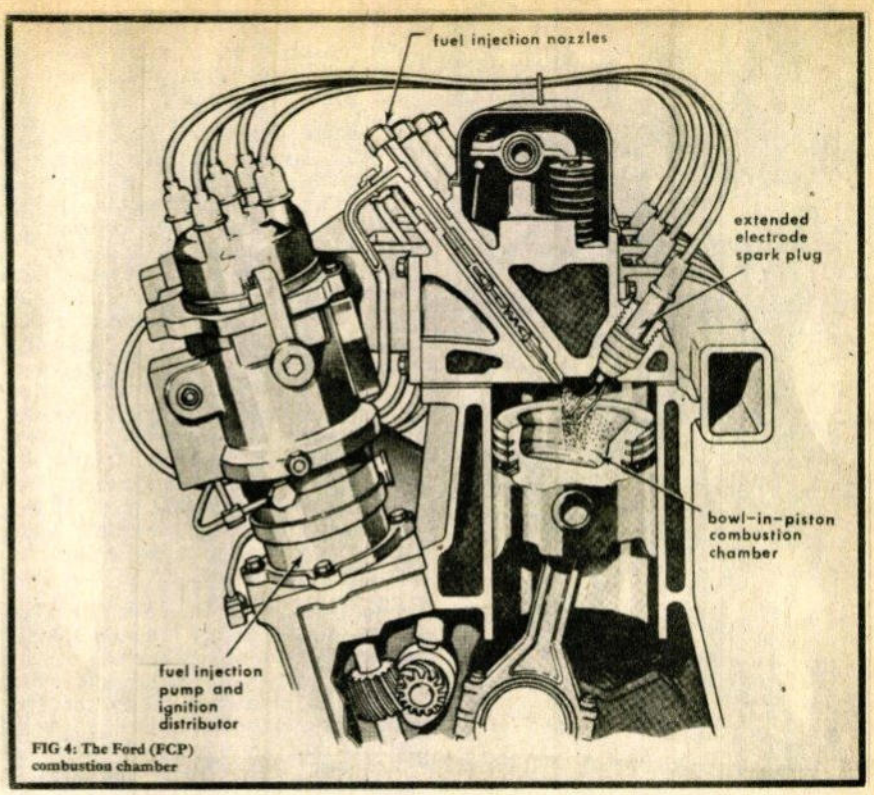
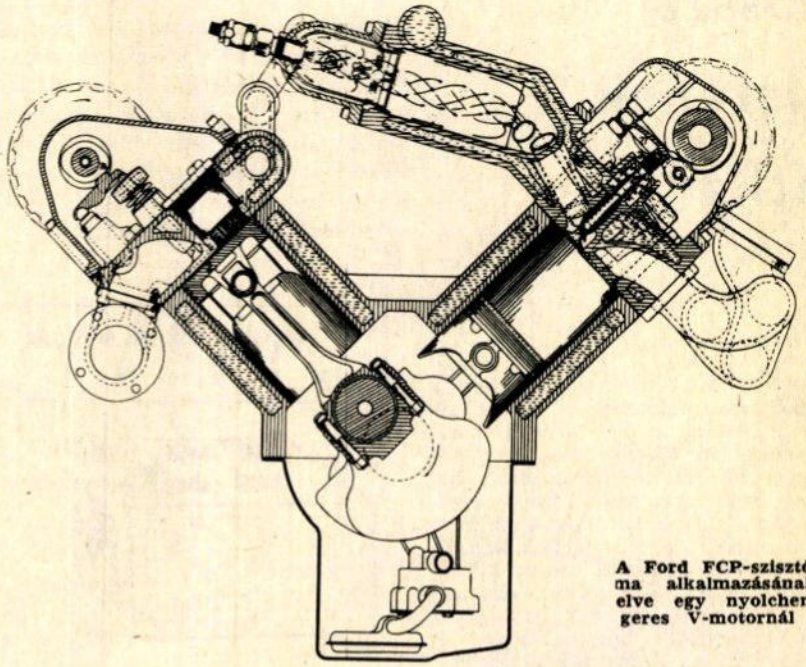


FIG 4: The Ford (FCP) combustion chamber

A Ford FCP-motorjának szemléltető rajza
fuel injection nozzles: benzinbefecskendező porlasztók
bowl-in-piston combustion chamber: a dugattyú üregében kialakított égési tét
extended electrode spark plug: gyújtógyertya a kinyúló elektródákkal
fuel injection pump and ignition distributor: tüzelőanyag-befecskendező szivattyú és gyújtáselosztó



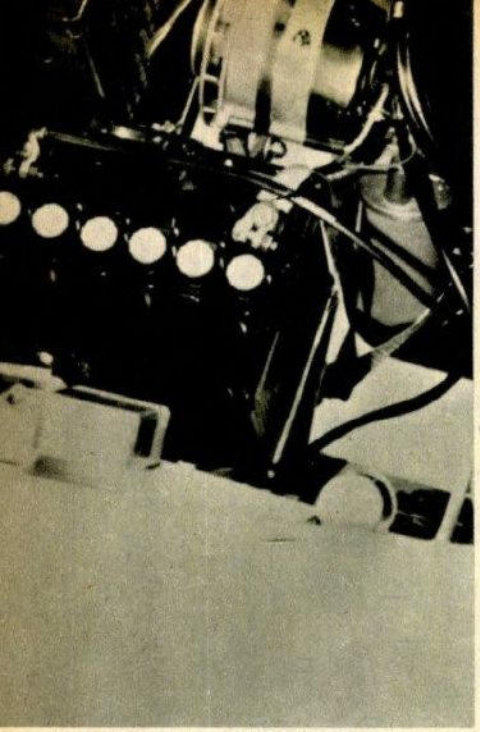
A Ford FCP-szisztéma alkalmazásának elve egy nyolchengeres V-motornál

sebességeknél 27,6 és 34,0% közötti tüzelőanyag-megtakarítást értek el a konvencionális motorokkal szemben.

Mialatt ezek a kísérletek folytak, az Egyesült Államokban igen szigorú rendelkezéseket hoztak a kipufogógázok tisztasága tekintetében. Az FCP-motor ezeket az előírásokat a szénmonoxid, az elégetlen szénhidrogének és természetesen az ólomtartalom tekintetében teljesítette, de a nitrogénoxidok tekintetében akkor még nem.

A kísérletek még ma is folynak tovább, és azok során már megszületett a „második generáció", amelynél nem a gazdaságosság, hanem a kipufogógázok tisztasága lett a fő cél. Ezekről más alkalommal lesz még szó.

Keresztesi István
okl. gépészmérnök



Az akkumulátor hosszú életének titkai

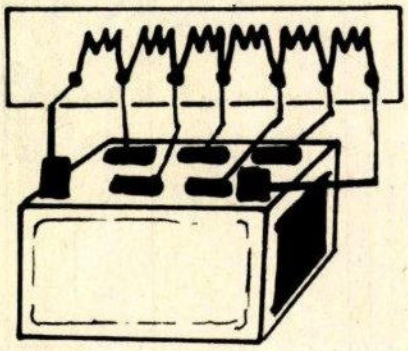
Olvasóink már jó néhányszor szóvátették, hogy rendszerint nem a szélső akkumulátorcellák egyikének pusztulása miatt lesz a telep használhatatlan. Megfigyelték, hogy három cella esetében a középső, hat cella esetében a négy középső egyike megy tönkre. Illetékesekhez intézett kérdésre azt a választ kaptuk, hogy ennek valószínű oka a középső cellák rosszabb hűlési lehetősége.

Más tapasztalat, hogy az akkumulátor pontosan előírásos kezelése esetében is néhány hónapi használat után ugyancsak a közbenső, vagy 6 voltos akkumulátorban a középső cella az, amelyik nem töltődik ugyanúgy, mint a szélsők. Pontosabban: ha a kocsiról levett akkumulátort hálózati töltővel töltik, a két szélső cella hamarabb gázosodik, a folyadék fajsúlya hamarabb éri el az 1,285 kp/dm³ fajsúlyt, és a feszültség egy-két tizedvolttal nagyobb értéket mutat a teljes feltöltéskor, mint a középső cellában. Még akkor is áll ez, ha a két szélsőn mért feszültség nem egyezik hajszálnyira egymással.

A kétféle észrevételt érdemes egybevetni. Nyilván az első jelenség a másodikból származik, de az vissza is hat rá. A töltést ugyanis gyári utasítás szerint be kell fejezni, ha *„a cellák feszültségemelkedése és a folyadék fajsúlyának növekedése kétórai töltés közben változatlan marad"*. Igen ám, de a középső cellák visszamaradtak, és ezért tulajdonképpen sohasem töltődnek teljesen. Ez pedig a lemezekben még megmaradó ólomszulfát megkeményedésének, vagyis a középső cellák folyamatos elszulfátosodásának nyilvánvaló oka. Valószínű, hogy ezek azért pusztulnak hamarabb, mert töltéskor nem töltődnek teljesen, kisütéskor pedig emiatt erősebben kisülnek, mint a szélsők.

A tényen nem segít az sem, ha a kisütött akkumulátort (de csak a kisütöttet!) olyan erős árammal kezdik tölteni, ami a kapacitás 10%-ának felel meg amperben mérve, az erős gázosodás kezdetétől pedig 5%-ra csökkentett árammal töltenek a teljes feltöltésig. Eddigi tapasztalatok szerint a teljesen előírásosan kezelt akkumulátorok így is ritkán érik el életük negyedik évét.

Éppen ezért nagyon érdekesnek tartottuk *Tóth László* gépjárműmérnök olvasónk levelét, amelyben leírja, *hogyan használja már hat éve akkumulátorát*. Kifogástalanul működik még mindig, mert speciális módon kezeli. Ilyen hosszú élettartamú akkumulátor nem mindennapos, ezért örömmel ismertetjük közlését, hogy mások is kipróbálhassák és élvezhessék eljárásának előnyét.



A módszer, amit követ, a bevezetésben elmondott tények felismerésén és korrigálásán alapszik. Nevezetesen: negyedévenként külön-külön ellenálláson keresztül kisüti az akkumulátor mindegyik celláját, és az így egyformán kimerült cellákat tölti fel újból teljes töltöttségig. Saját szavait idézve:

„A cellakisütő ellenállás értékét úgy kell megválasztani kísérleti úton, hogy a kisütőáram erőssége jól láthatóan izzásba hozza. Az ellenállás vastagsága és hosszúsága akkora legyen, hogy a 2 voltos cellafeszültség mellett a kisütőáram erőssége haladjon rajta keresztül. (Kisütőáramon legfeljebb a kapacitás 10%-a érthető amperben véve! — Szerk.) *Tájékoztatásul szolgáljon, hogy a 0,4 mm átmérőjű konstantán ellenálláshuzal 30 mm hosszú darabja 2 volt esetében kb. 4 ampert ereszt át. A kis ellenállásokat tűzálló lapra erősítve sorba kötik, és az összekötések helyeiről — az ábrán látható módon — leágazásokat készítenek.*

Ha így az akkumulátort kisütésre kapcsolják, az izzásban levő ellenállás-darabkák mint apró műszerek tájékoztatnak a cellák állapotáról. (Voltmérővel ellenőrizni kell a cella kimerülési fokát, hogy a maximálisan megengedett 1,75 V-nál kevesebb ne legyen, mert az ellenállás izzása már hamarabb nem látszik. — Szerk.) *Ha valamelyik cella már kimerült, annak az ellenállását kikapcsoljuk a sorból, és a többi cellát enélkül sütjük ki tovább.*

Feltöltéskor a kezdetben beálló nagyobb áramot 1 óra után az előírt értékre kell állítani. A további csökkenés már nem korrigálandó. Amikor a savsűrűség eléri az 1,285 kp/dm³ értéket, akkor 0,5 amperrel még 12 órán át tölteni kell, hogy az esetleges szulfátosodást csökkentse."

Olvasónk még kiemeli a következőket:

„1. Negyedévenként alkalmazom ezt a speciális kisütést és töltést.

2. A savszint sohasem süllyed a lemezekig. Hetenként ellenőrzöm és, ha kell, pótolom. (Csak desztillált vízzel! — Szerk.)

3. Nem kínozom indításkor az akkumulátort. Ha a motor nem indul 2×2 másodperc alatt, akkor a motornál keresem meg a hibát.

4. Hosszú, 2—3 hónapig tartó leállás esetében csepptöltést alkalmazok.

5. Az akkumulátorom a negyedéves kisütésen kívül még soha nem merült ki. A dinamó tökéletesen tölt."

Eddig az olvasónk levele. Eljárása kétségtelenül jónak látszik, de feltétlenül ajánljuk a szerkesztőségi megjegyzéseket is figyelembe venni.

A befejezésként említett pontok olyan aranyigazságokat tartalmaznak, amelyeket minden speciális kezelésen kívül is feltétlenül be kell tartani az akkumulátor hosszú élete érdekében. Még nyáron is, amikor viszonylag kevés gondot okoznak az akkumulátorok . . .

Tömösy M. Jenő

A VOLVO „VESC" KOCSI



Ilyen lett a VESC kocsi, vagyis a Volvo Experimental Safety Car, amelynek születését nem kevesebb, mint 28 000 tényleges közlekedési baleset tüzetes tanulmányozása előzte meg. Ezeket a vizsgálatokat a svéd gyár tudományos kutatói értékelték, és a tapasztalatokat felhasználták az új biztonsági modell kialakításához. Végül is 28 olyan pontja van ennek a kocsinak, amely a balesetvédelmi konstrukciók terebélyesedő listáján ma újszerűnek tekinthető. Ilyen többek között a teleszkópos rudakra támaszkodó első és hátsó vészhárító. Ezek itt nemcsak rugalmas anyagú külső burkolatot kaptak, hanem ütközésnél elöl 180, hátul 90 mm-es távon rugalmasan mozdulhatnak el, és csökkentik a frontális erők roncsoló hatását. A megnyújtott orrú kocsi elején végül is 110 cm-es szakaszt nevezhetnek energia-elnyelő zónának, tehát közel kétszer annyit, mint az ismert 164-es Volvo-kocsinál . . .

Ezt a fenti képet legutóbbi számunkban is láthatták olvasóink és a hozzá tartozó szöveget itt szó szerint megismételjük. Akkor a *Volkswagen*, a *Mercedes* és a *Fiat* új kísérleti modelljei között csupán megemlítettük a *Volvo* VESC típust, az autózás biztonságával kapcsolatos konferencia ismertetése, illetve a *„Lassan, de biztosan"* című cikk keretében.

Jeleztük, hogy a Washingtonban rendezett konferencián tárgyalt újdonságokat külön-külön is bemutatjuk. Most elsőként a svéd *Volvo* terveit ismertetjük részletesebben, de a félreértések elkerülésére hangsúlyozzuk, hogy korántsem szériaérett kocsiról, hanem kísérleti darabról van szó.

Pontosabban tíz ilyen kísérleti Volvo készült, és ezek közül sem mind komplett autó. Egy részük csak mint karosszéria kerül majd próbára, különféle vizsgálatra. Végül a legtöbbjét tudatosan elpusztítják a törési kísérletek során, de ezek az áldozatok már kétségtelenül a sorozatgyártású darabok módosítására gyakorolnak hatást.

Bárki feltehetné a kérdést, hogy milyen előnye származik abból, ha most megismeri ezeknek a kísérleti kocsiknak az elveit, részleteit, ha még most sok évig nyilván olyan autókkal jár, amelyek nélkülözik az újabb biztonsági követelményeknek megfelelő technikai megoldásokat.

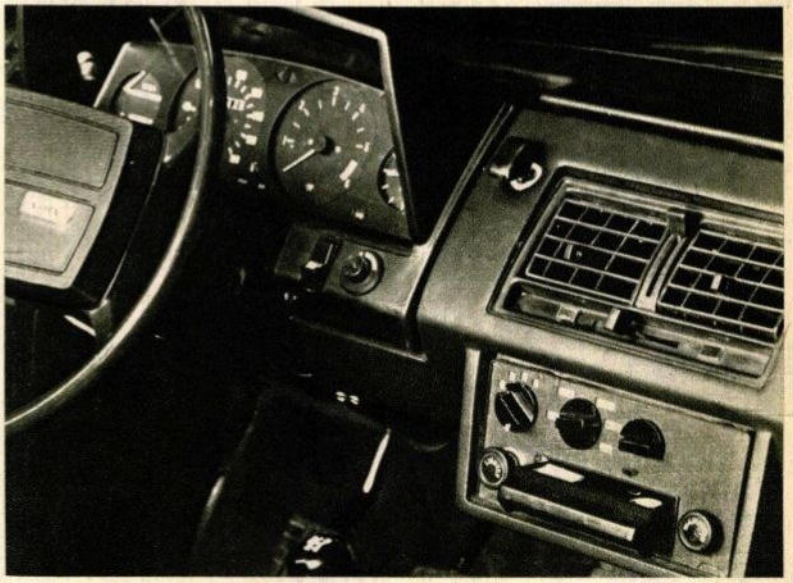
Nos, mi úgy látjuk, feltétlenül hasznos a most még csak javaslatként tárgyalt fejlesztési pontok ismerete, mert legalább jobban látjuk autóink sebezhető pontjait. És addig is, amíg a később talán szabványként előírt módosítások biztonságot fokozó tulajdonságait élvezhetjük, azok hiányában érdemes óvatosabban autózni.

A már meghatározott — de még majd mindenütt csak a jövőre vonatkozó — új feltételek ugyanis olyan balesetek tudományos tanulmányozása során születtek, amelyek a tegnap, illetve a jelenleg is használt autókkal történtek . . .

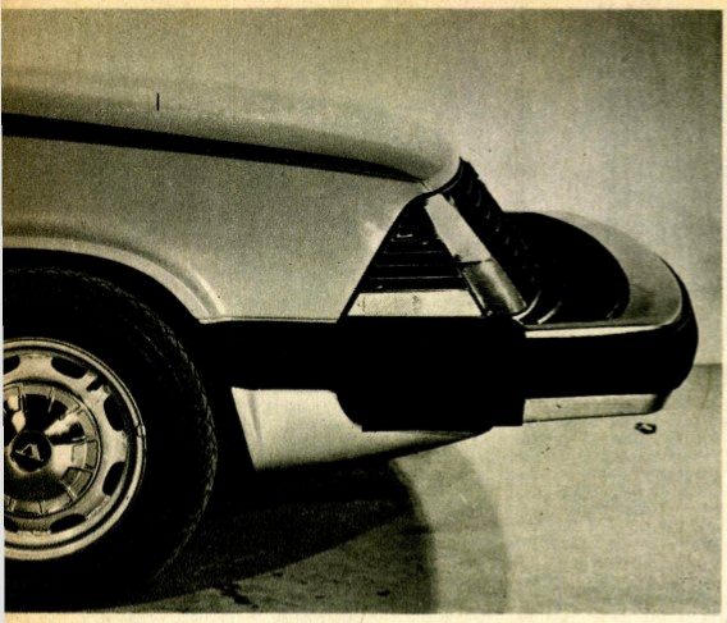
Ezeket a biztonsági feltételeket 1970-ben hirdethette meg az autósvilág, elsősorban az autógyárak vezető tervezői. Nem kevesebb mint 82 pontban foglalták össze az USA-ban kidolgozott biztonsági követelményeket, amelyek azóta Európa autógyártóit is új tervekre ösztönzik.

A *Volvo AB* személyautógyárainak konstrukciós főnöke, *Rolf Mellde* igazgató nemrég így nyilatkozott ezekről:

„Az általunk kidolgozott új autótervek a 82-ből 70 pontban megegyeznek a nemzetközi ajánlásokkal, sőt bizonyos vonatkozásban felül is múlják a javasolt előírásokat. Nyolc pontot illetően azonban nem alakítottunk még ki világos összhangot, és maradt négy olyan pont, amelyben eltérés mutatkozik az általános elgondolás, valamint a Volvo prototípus között . . ."



Ilyen műszerfalat mutat a VESC-modell, amelynek teljes hossza — a kompúteres számításokra is támaszkodva — 522, szélessége 182, magassága pedig 142 cm lett. A tengelytáv 2700 mm, a nyomtáv elöl 1480, hátul 1465 mm. A Volvo biztonsági autó üzemkész súlya 1450 kg, ami kedvezőnek tűnik, hiszen a meglevő 144-es modell üres súlya is 1210 kg, a 164-esé pedig 1360 kg. A műszerfal bemutatásakor pedig meg kell jegyezni, hogy itt minden kapcsológomb külön-külön megvilágítható, hogy azokat tévedésmentesen, teljes biztonsággal lehessen kezelni. Egy külön jelzőrendszer pedig arról gondoskodik, hogy ha a kocsi külső lámpái közül bármelyik nem ad világítást, azt a kocsiban ülő vezető is azonnal észrevegye, ne csak a rendőrnek tűnjön fel. (Mennyi vita lehet és van is ma ennek hiánya miatt!) A négyküllős volán középső párnázata jól látható, azt pedig, hogy a kormányoszlop 150 mm-es úton képes besüllyedni frontális ütközésnél, ugyancsak kedvezőnek lehet minősíteni. És még az is ide tartozik, hogy a gyújtás itt csak akkor kapcsolható, a kézifék csak akkor old ki, ha az utasok is bekapcsolták a hárompontos rögzítésű biztonsági öveket!



Tekintettel arra, hogy ma még a világ egyetlen gyárának biztonsági autója sem tud felmutatni cáfolhatatlan gyakorlati eredményeket, korai lenne a négy vagy akár több pont kérdéseiről keményen vitázni. Sokkal izgalmasabbnak tűnik megkeresni a szinte egységesen kialakított újdonságokat, új részleteket, újként ható szerelvényeket. És talán még izgalmasabb feladat azt megkeresni, hogy a mai sorozatgyártású autók közül melyiken fedezhető fel máris olyan berendezés, amely bizonyára viták nélkül kerül majd a jövőben más kocsikra is.

Itt pedig nézzük meg azt, hogy a *Volvo VESC* modellek, ezek a guruló kísérleti laboratóriumnak számító autók mi mindent hangsúlyoznak ki.

A gyár sajtóosztálya nemcsak a képeket, a rajzokat és a lényegesebb megoldások leírását bocsátotta szerkesztőségünk rendelkezésére, hanem csatolta azt a kiadványát is, amelyből a tudományos kutatás aprólékos munkája ugyancsak megismerhető. Például a kompúterek által „sugallt" adatokat a biztonsági autó méreteire, elfogadható súlyára vonatkozóan is.

A konstrukció kialakításának főbb jellemzői közül példás megoldás a kocsi oldalán végigvezetett erősítő konzol, amely lényegében a hagyományos első és hátsó vészhárítók folytatása, körbevezetése. Hasonlót találunk szinte kivétel nélkül a többi gyár biztonsági modelljeinél — tehát ez általános irányzatnak ígérkezik. Éppen ezért utalunk itt egy hazai javaslatra. Az *„Autótípusok"* c. könyv 1969-es kötetében a 218. oldalon találhatók *Finta László* még 1967 őszén formázott terveinek rajzai a holnap elképzelt autójáról. Érdemes most megnézni a Fintaféle gondolatot, amelyen dominál a körbefutó ütközőperem! És ami még izgalmasabb: a magyar formatervező mindenkit megelőzve tesz ott javaslatot olyan konstrukcióra, amely nagy erejű frontális ütközésnél a kocsi orrában elhelyezett motort a vázlemez alá csúsztatja, ezzel is védve az utasokat...

Nos, ugyanezt a szisztémát ajánlja, illetve valósítja meg a *Volvo* biztonsági modell, amelynél a középső ajtóoszlop szelvényét is úgy erősítették meg — látható a tetővonal kiemelkedése —, hogy felborulásnál az védőkeretként kapjon szerepet.

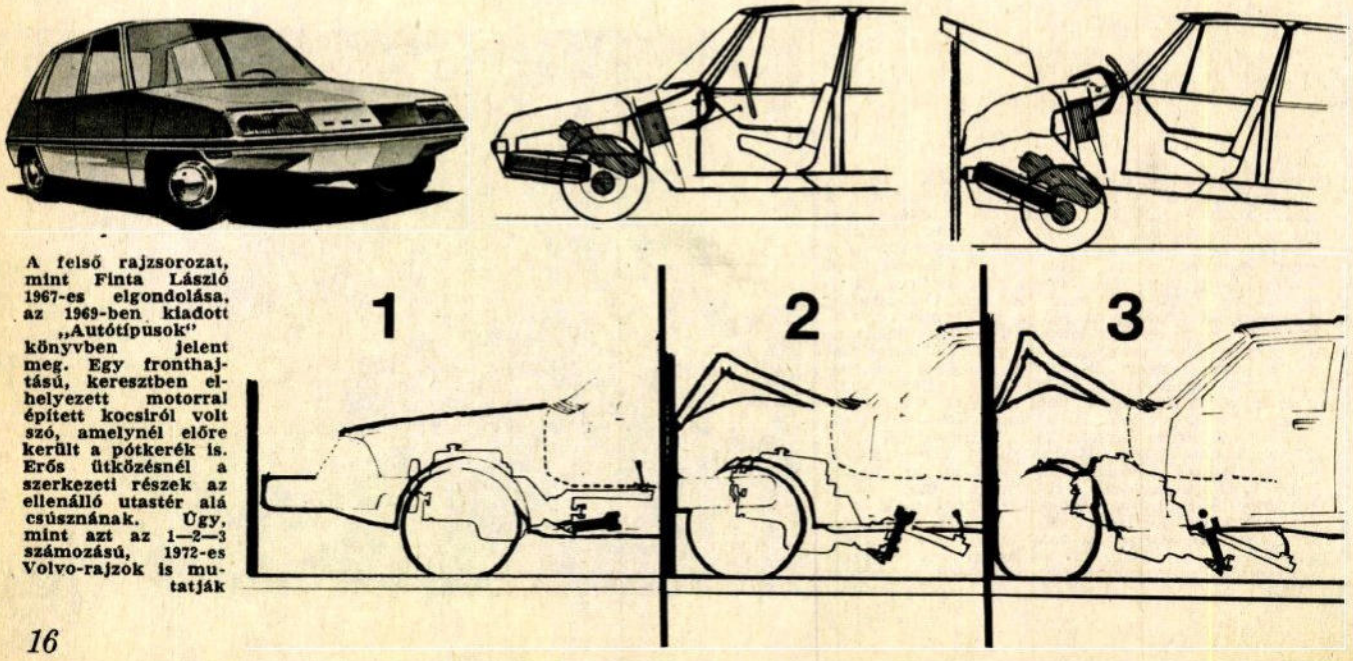
A továbbiakban az ülések erősített fejtámlái, nyakcsigolyavédői, az ütközésnél automatikusan felfúvódó párnák, légzsákok kerülnek említésre, no meg az ajtók rugalmas bélelése egészen az utasok derekának magasságáig.

A teleszkópos ütközőkről, a megnyújtott első és hátsó energiaelnyelő zónákról volt már szó, és természetesen az összecsúszó kormányoszlop sem hiányzik innen. A blokkolásmentes fék, a kocsi terhelésétől függően automatikus nívószabályozás — és külön a fényszórók állandó magasságának megtartása — ugyancsak követelmény a Volvo VESC típusnál.

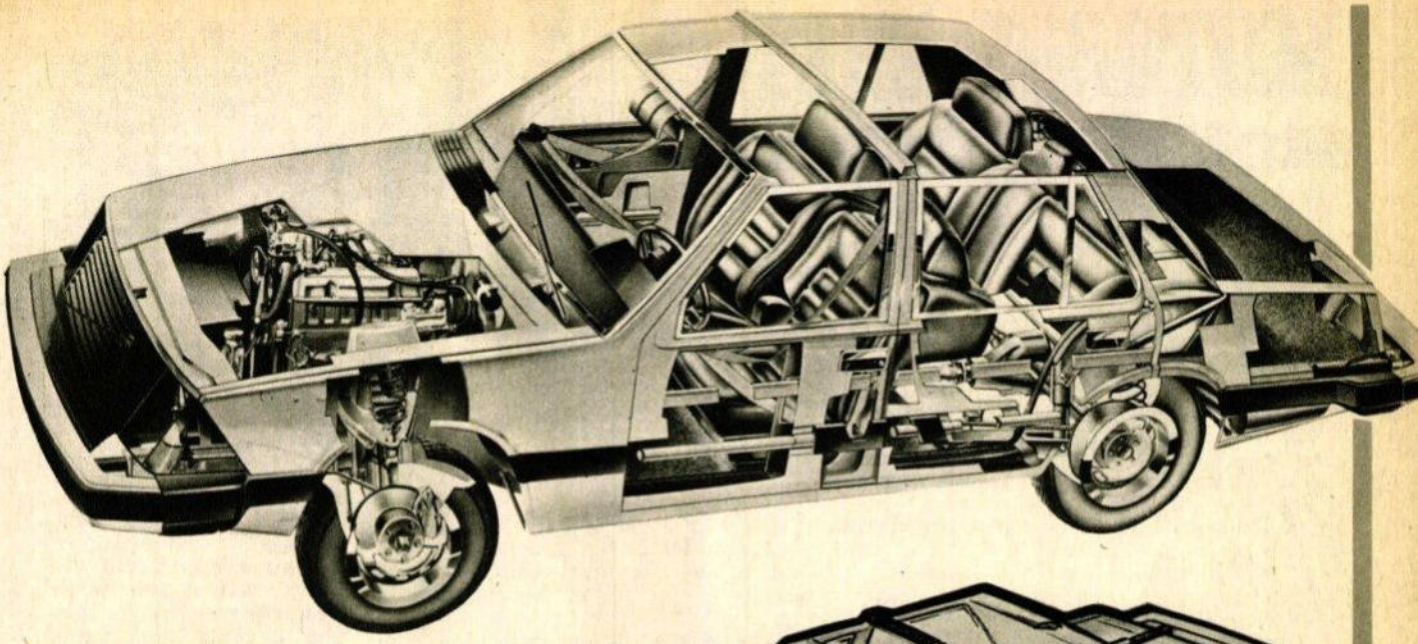
A fényszóróüveg menet közbeni törlését, tisztítását a szélvédőknél alkalmazott mosóval és lapáttal oldják meg, de a hátsó ablakhoz is szerelnek ilyen készüléket. És a Volvo-terv még azt is fontosnak tartja, hogy a kocsi hátrameneténél ne csak fénnyel, hanem hanggal is automatikusan jelezzenek, az ajtók nyitásakor pedig nappal is hatásos lámpák gyulladjanak ki.

Mindezek kétségtelenül fokozzák a biztonságot, és olyan kiegészítések, amelyek csak viszonylag csekély mértékben drágíthatják a jövő autóit. A VESC-módon megerősített váz, a teleszkópos ütköző, az automatikus légzsák bevezetése azonban mind a Volvo-kocsinál, mind a többi hasonló célra tervezett modellnél ma még világszerte nagy kérdése az autótechnikának, mert lehet, hogy egyszerűbb, olcsóbb megoldásokkal ugyancsak elérhetők a várt eredmények.

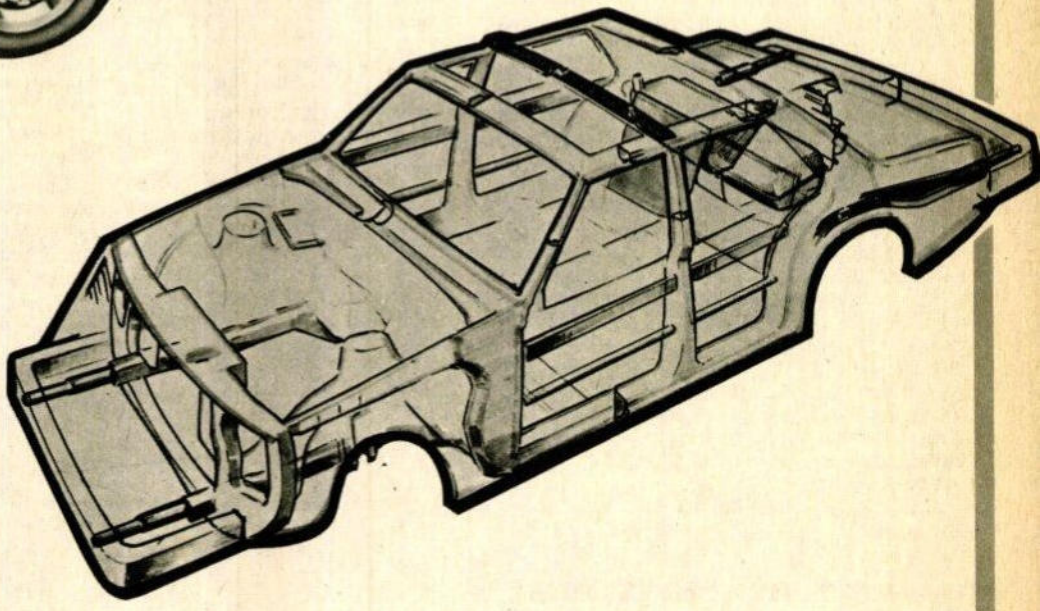
Liener György

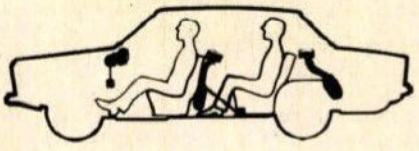


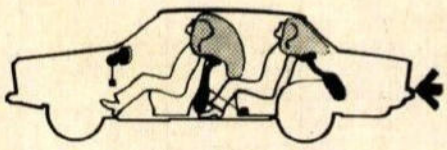
A felső rajzsorozat, mint Finta László 1967-es elgondolása, az 1969-ben kiadott „Autótípusok" könyvben jelent meg. Egy fronthajtású, keresztben elhelyezett motorral épített kocsiról volt szó, amelynél előre került a pótkerék is. Erős ütközésnél a szerkezeti részek az ellenálló utastér alá csúsznának. Úgy, mint azt az 1—2—3 számozású, 1972-es Volvo-rajzok is mutatják

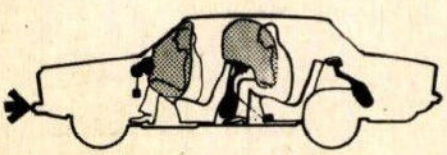


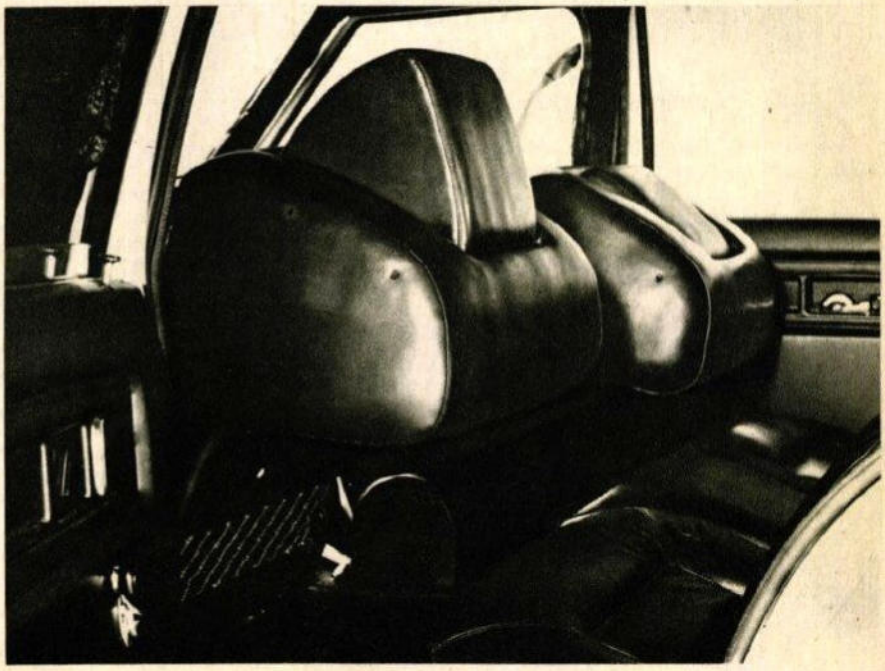
A svéd VESC autó — vagyis a Volvo biztonsági modell — röntgenképe a meglevő négyhengeres motort tünteti fel, és a futómű, a kerékfelfüggesztés sem jelez különleges megoldást. A sorozatgyártású típusoknál is alkalmazott tárcsafékek szerepelnek itt, de a kocsi külseje és a felépítmény merevítő szerkezete már eltér a hagyományostól. Láthatóan átalakították az üléseket — főként az ülések fejtámaszait —, és az első ülések támlájának pultszerű kiképzése jól szolgálhatja a hátsó utasok védelmét. Ezek a párnázott támaszok biztonságot kölcsönöznek, az automatikusan felfúvódó légzsákok pedig esetleg még fokozni tudnák ezt a biztonságot mind a kocsi elejét, mind a hátát érintő ütközéseknél. Ezeknek a légzsákoknak az alkalmassága azonban még erősen kérdéses, a vázszerkezet, illetve a karosszéria módosítása viszont várhatóan rövid időn belül érvényesül a sorozatgyártású modelleknél is











MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

CÉLUNK, HOGY EGYRE TÖBBEN LEGYÜNK!

Az év elején tartott Országos Motoros-értekezleten — ahol találkozott valamennyi motorosklub képviselője, és jelen voltak a közlekedéssel foglalkozó társszervezetek vezetői — napirendre kerültek a túramotorozás nagy problémái.

Az OMB titkári beszámolójában a kilátástalanság ütött hangot, hogy ez a bizottság szerény anyagi keretével, lelkes, de csak társadalmi munkásaival nem tudja betölteni igaz szerepét. A titkári beszámoló hathatós anyagi és erkölcsi támogatást kért a felettes szervektől, mert a túramotoros szervezetek fejlődése nincs biztosítva. A további feladatokat csak egy erősebb keretek között működő motoros érdekképviseleti szerv, hivatásos ügyintézők foglalkoztatásával képes megoldani. Felvetődött tehát a kérdés: hogyan tovább?

Azóta hónapok teltek el, és a kérdésre részben választ adtak maguk a túramotoros szervezetek. Pezsgő klubéletük van, betervezett évi programjukat sorra megvalósítják, és az változatosabb, színvonalasabb, mint a tavalyi. Februártól júniusig 12 motorosklub alakult, amelyeknek megvannak szervezeti feltételei, és működőképesek.

Az átszervezett OMB is újult erővel dolgozik, igénybe véve a hat éve patrónus MTSZ segítségét. Továbbra is feladatának tartja, hogy a motorosok táborában betölthesse a katalizátor szerepét. Még jobb kapcsolatot kíván teremteni valamennyi társadalmi szervezettel, ipari vállalatokkal, tsz-ekkel — mert ezek segítsége nélkülözhetetlen a motorosklubok számára.

Külföldi túrák és országos találkozók rendezésével azon fáradozik, hogy újabb motorosbarátságok szövődjenek, és ezáltal egyre több fiatalt nyerjen meg a túramotorozásnak. Közel 700 ezer motoros van Magyarországon — és ebből csak ezrek tagjai a motorosklubnoknak. A rideg számok kontrasztjhatása meghökkentő. Nagyon sokan vannak még távol tőlünk. A jövő mégis a túramotorosoké, mert a távollevők egyre közelebb kerülnek hozzánk. Ez tehát a cél: velük szaporodva, kiegészülve, százezres létszámmal bizonyítani, hogy létjogosultsága és nagyon is fontos társadalmi szerepe van a túramotorozásnak.

A motoros-értekezleten felmerült kérdésre nem válaszoltak azonban még a legilletékesebbek, a felettes szervek. Pedig tőlük várunk hivatalos intézkedést és szorgalmazást, hogy valóban társadalmi problémát jelentő motoros ügyek intézése ne csak egyéb társadalmi szervek és társadalmi aktívák gondja legyen.

Várjuk tőlük, hogy határozott intézkedéssel megoldást nyerjen a motorostábor ügye!

Balogh István

TALÁLKOZUNK FONYÓDON!

Augusztus 18—20-ig rendezi az MTSZ Országos Motoros Bizottsága a NEMZETKÖZI MOTOROS TALÁLKOZÓT és az MZ—Simson Rallye-t a Balaton partján, Fonyód-Bélatelepen a Napsugár kempingben. A rendezőség a hazai és külföldi motorosoknak erre a jelentős találkozójára várja a kempingezni szerető túramotorosokat! Részletes program az Autó—Motor következő számában.

A SIROKI TÁJEGYSÉGI TALÁLKOZÓRÓL

A Mátravidéki Fémművek Vasas Sportegyesületének túramotoros szakosztálya — a Heves megyei Motoros Bizottsággal karöltve június 23—25-én rendezte hagyományos túramotoros találkozóját. Több mint 150 motorost köszöntött Verebélyi András, a Heves megyei Természetbarát Szakszövetség elnöke és Bús Antal, az OMB küldötte. A megjelent motorosok szép környezetben a sportpálya mentén verték fel sátraikat.

A tájékozódási versenyt 24-én bonyolították le, és este a kultúrházban színes diavetítés volt. Imre Géza sporttárs újra sikerrel mutatta be az 1971. évi FICC Rallye-ről készített csodálatos felvételeit. A harmadik napon a klubvezetők tanácskozásával kezdődött a program, majd ezt követte a motoros ügyességi verseny és a Kresz-vetélkedő.

A győriek, mint az utóbbi időkben mindig, ezúttal is szép számmal (59 fővel) vettek részt a találkozón. Budapestről a Kinizsi túramotorosai jöttek a legtöbben (29-en). Nem voltak viszont jelen több nagyobb létszámú klub képviselői. Ennek ellenére a siroki találkozó jól sikerült rendezvény volt, amelyen látszott a Mátravidéki Fémművek Igazgatóságának támogatása.

EREDMÉNYEK. TÁJÉKOZÓDÁSI VERSENY: 1. Sipos István — 2. Majdajk Tibor — 3. Ceszneg László — 4. Tamási Gyula (mind Siroki Vasas) — **5. Kökös Gábor,** Gyöngyös — **ÜGYESSÉGI, 250 KCM: 1. Hantó László — 2. Pelykési Frigyes — 3. Halász János** (mind Győr) — **250 KCM FELETT: 1. Gugyela János,** Bp. Izzó — **2. Hantó László,** Győr — **3. Varga György,** Bp. Izzó — **KRESZ: 1. Szabó Tamás,** Eger — **2. Csiki Zoltán,** Volán Szeged — **3. Majdajk Tibor,** Sirok.



Kis ízelítő az ohridi motoros parádéról

FIM RALLYE 1972

Ez évben Jugoszlávia kapta meg a jogot, hogy a FIM (Nemzetközi Motorsport Szövetség) védnöksége alatt seregszemlére hívja az európai országok túramotorosait. A Macedónia tartomány vadregényes hegyei között, az albán és görög határ közelében megbúvó, kulturális emlékekben gazdag Ohrid üdülővároska festői környezete volt a találkozó színhelye.

Június 28-án több mint félezer benevezett motoros dübörgő érkezését regisztrálta a rendezőség és a fogadóbizottság; a városka lakói, valamint az üdülő vendégek.

Európa 16 országából jöttek a BMW, BSA, Honda, Jawa, Kawasaki, Laverda, Moto-Guzzi, Triumph és egyéb nagy márkák tulajdonosai, két kerék közé szerelt „erőműveikkel". De képviselve voltak ezen a rangos találkozón a kisebb méretezésű motorok is.

Sok országból további félezer olyan motoros is érkezett, akik nevezés híján nem vehettek részt a FIM szabályai szerint kiírt „mozgósítási versenyen", valamint a különböző hivatalos rendezvényeken. De így is nagy élményt jelentett a jelenlevők számára ez a túramotoros demonstráció, amely a motorokat tekintve nemzetközi motorkiállításnak is beillett.

A legnépesebb csapatot az olaszok, franciák, hollandok, svédek, norvégek és a kis miniállam, Monaco küldte a Rallye-ra. Ez utóbbin ne csodálkozzunk, hiszen az ohridi rendezvényekre a FIM Roger Lechner urat delegálta — Monacóból.

Kár, hogy mi magyarok — különböző okok miatt — mind ez ideig nem vehettünk részt a túramotorosok évente megrendezésre kerülő nemzetközi találkozóján.

Egy mondatban összegezve az 1972. évi FIM Rallye-t: motoros parádé — parádés motorokkal...

Krause Attila

125 kcm—18 LE

Főleg az idősebb motorosok ismerik jól a Sachs nevet, amelyen a schweinfurti Fichtel & Sachs gyárat kell érteni. Az egykor F&S cég a „Torpedo" néven ismert kontrafékes kerékpáragyakat kezdte gyártani a huszas években. Azután kísérletképpen kerékpárra akasztható segédmotorral is foglalkoztak, és az olyannyira bevált, hogy később ez lett a gyár „profilja". Ma már az F&S Európa legnagyobb motorkerékpármotorgyára, ahol főleg 50 kcm-es blokkokat gyártanak megrendelésre. Mint érdekességet, hadd jegyezzük meg, hogy az F&S-nél nem készülnek komplett motorkerékpárok, ámbár az utóbbi években a cég érdekeltséget vállalt néhány NSZK-beli motorkerékpárgyárnál.

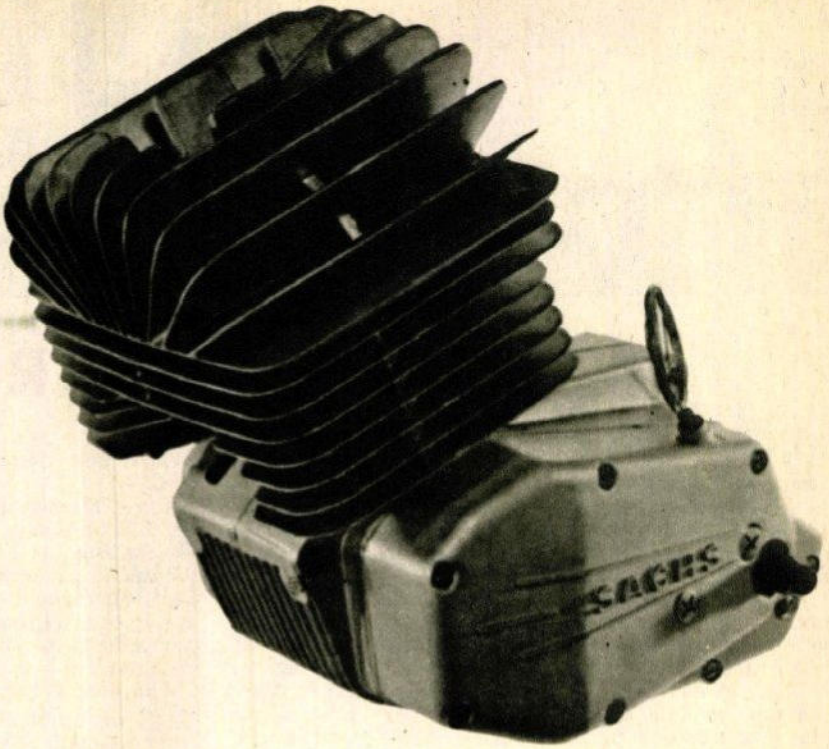
Mintegy négy évvel ezelőtt került sor a 125 kcm-es blokkok gyártására, amelyek már akkor 12,5 lóerőt adtak le, és ez a teljesítmény (100 LE/liter) az élvonalat jelentette az „utcai" motorok között. Ámde e szürke öntvényű hengerek hűtésével bajok voltak, ezért áttértek a perselyes könnyűfémhengerekre, amelynek már 15 csíkónyi ereje volt. A vevőkért folytatott vetélkedés nem engedte pihenni a Sachs-konstruktőröket, és e motorok teljesítménye, ha lassan is, de kúszott felfelé. A hengert megtartották, de megjavították a kipufogórendszert, aztán módosították a vezérlési időket, valamint a csatornaformákat — és máris 18 lóerővel rendelkeztek.

A motorok megbízhatóságának alapja a jó hőelvezetés, amiről a hatalmasnak mondható bordák gondoskodnak. A szokásosnál öblösebbek lettek a csatornák, így például a beömlő mérete 37 mm, a kiömlő 31 mm, az átömlőnyílások a hengerköpenyben 26 mm-esek. Ugyanakkor a hengerfurat csak 54 mm. És még néhány adat a csatornák magasságáról: beömlő 26 mm, kiömlő 25 mm, átömlő darabonként 16 mm! Bizony, ezek a méretek nem kicsik. A hengerfej 12:1 arányú sűrítést tesz lehetővé. (Az első 125-ös motornak 9,2:1 volt a sűrítése.)

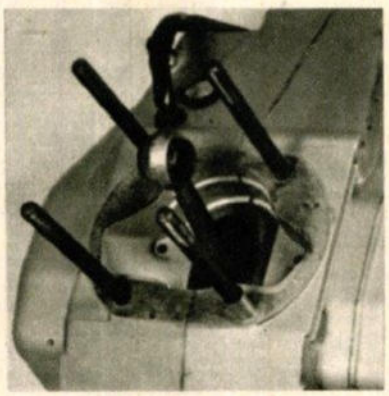
A teljesítménynövelést a 27 mm toroknyílású porlasztó is segítette; a régebbinél 24-es porlasztót alkaltak.

A két dugattyúgyűrű közül a felső „L" metszetű, a 15 mm átmérőjű dugattyúcsapszeg egy széles, tűgörgős kosárban van csapágyazva.

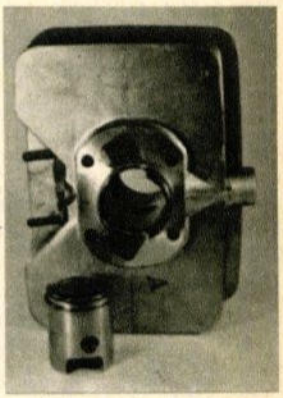
Miként egy gyári vezetőember megállapította: ahhoz, hogy a gyártmányaik jól állják a harcot a világpiacon, sok önműködő szerszámgépre van szükségük és nagyon kevés kézierőre.

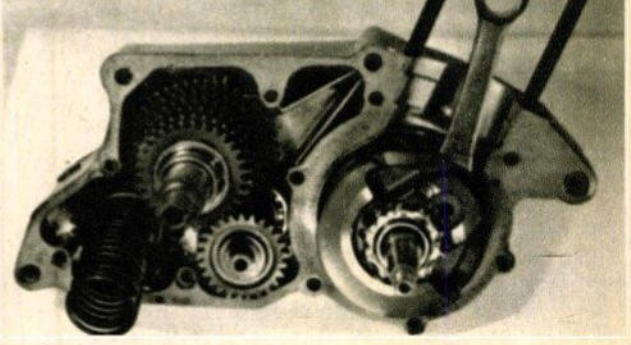


A Sachs-család legújabb tagjának, a 18 lóerős, 125 kcm-es motornak a blokkja: típusszáma 1251/6 B

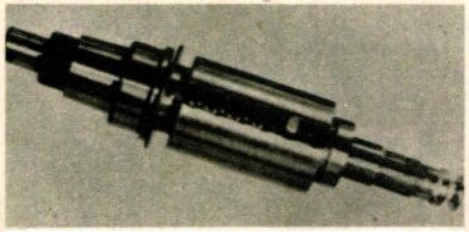


A hajtókarcsapszegnél is szélesebbek a kosárban vezetett tűgörgők. Itt bizony jól megtámasztották a csapszeget! Jobbról a henger látható; hogy milyen nagy, elárulja az előtte álló dugattyú

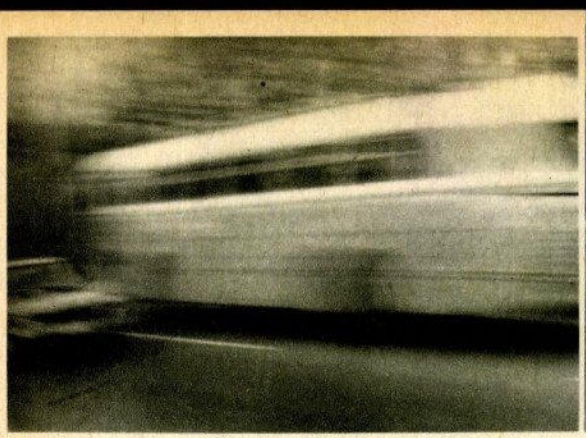




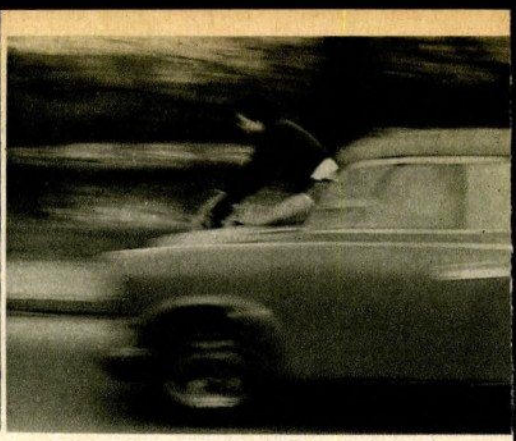
A függőlegesen osztott fél forgattyúsház a kovácsolt forgattyús-mechanizmussal, rajta a golyóscsapágy-belsőgyűrűvel és a golyóskoszorúval, balra a húzóékes ötfokozatú sebességváltó, fogaskerekeivel és a berúgókar visszahúzó rugójával



A sebességváltó húzóékének tengelyét ábrázolja a kép, amelyen jól láthatók az egyes fokozatok rögzítését szolgáló kimélyítések







A HÉTFEJŰ SÁRKÁNY

Csak a mesében sikerült, méghozzá a templom egerénél is szegényebb szegényasszony legkisebb fiának levágni a hétfejű sárkány valamennyi fejét...

Manapság is harcban állunk ezzel a ki-tudja-hányfejű sárkánnyal, amely megkeseríti és sajnos, túlságosan is gyakran megritkítja a motorosok sorait.

Ha nagyon őszinték akarunk lenni (és kell is, hogy szembenézzünk a valóval), akkor hamarosan rájövünk, hogy a sárkány legveszélyesebb és legkegyetlenebb, önemésztő feje mi magunk, motorosok vagyunk. És ez nagyon szomorú, de — sajnálatosan — nagyon igaz. Mert ki adta — és adja most is — a motoros kezébe a tragédiát okozó italos poharat? Miért nincs ereje ennek az önmaga által elítélt motorosnak, hogy elutasítsa a felkínált italt? Tudja-e a szerencsétlen motoros, hogy ilyenkor nem a sárkányra, hanem a tulajdon fejére hozza a veszélyt? És ha csak ez lenne a szomorú következmény!... Hiszen nemcsak önmagában tehet ilyenkor kárt, hanem az általa talán sohasem látott embertársát is elgázolhatja. A sárkány nem válogat, az ártatlanokat is elpusztítja.

Elég sárkányfej lövelli tüzes lángját úton-útfélen a motorosokra, miért kell művi úton is növelni a veszélyt? Mire gondolunk? Például a szekeres gazdákra, akik — tisztelet a kivételnek — mit sem törődnek a közlekedési szabályokkal, nem húzódnak le kocsijukkal az út szélére, hátranézés és jelzés nélkül kanyarodnak a mögöttük szabályosan közeledő motoros elé. És a bakon szundikáló hajtó sem tartozik a ritka jelenségek közé. Külön fejezetet érdemelne az úgynevezett macskaszem nélküli sárkányfej. Erről a sok szomorúságot okozó felelőtlenségről de sok motoros tudna izgalmas történetet mondani!

A legfalánkabb sárkányfejet a fegyelmezetlen kerékpárosok alkotják. Szerepük hasonlatos a szekeres gazdákéhoz, de azokénál sokkal veszélyesebb, hiszen többnyire ők maguk is önmaguk áldozataivá válnak. A kivilágítatlan szekérbe rohanó motoros leginkább csak önmagában okoz kárt, de ha a kerékpáros jelzés nélkül vált irányt, vagy a sötétben „feketén" közlekedik, osztozik a motoros sajnálatos sorsában. (Sajnos, mindezt csak a motorosoknak tudjuk itt elmondani, mert sem a kerékpárosok, sem a szekeresek nem forgatják az AM oldalait.)

Kedves Motorostársam! Ha kerékpárossal találkozol, kerüld ki őt széles ívben! De magad se feledd szándékodat jelezni...!

Veszedelmes sárkányfejnek számít továbbá a kitöredezett, elhanyagolt útfelület — a simára kopott gumiabroncs — a fellocsolt úttest — a természet törvénye alapján a forgó kerékre haragvó kutya — az úttestből kiálló villamossín — a köd — a sorompó nélküli vasúti átjáró — no meg a Gőgös Autós.

Erről az utóbbiról szóljunk kissé bővebben. Mindenekelőtt megállapíthatjuk, hogy a Gőgös Autós életében nem vezetett motorkerékpárt, mert ha csak egyszer is ült volna nyeregben, akkor néhány centivel távolabb húzna el a motorkerékpáros mellett, és nem kanyarodna szorosan a fényszórója elé.

Ha sejtené, hogy milyen szívdobogást tud okozni a motorosnak, aki járműve üzemi zajától, na meg a füle mellett elsüvítő széltől nem hallhatja a mögüle gyorsan előkerülő és sebesen tovatűnő autót, akkor bizonyára tekintettel lenne az előtte-mellette robogó kétkerekűre. Egy jól tempózó autó olyan erejű léghuzatot okozhat, amely kibillenthet egyensúlyából egy könnyebb súlyú motorost járművével együtt. Arról ne is essék szó, hogy milyen forgószelet tud támasztani egy igyekvő autóbusz vagy kamion.

(Miután ezen az oldalon teljesen magunk között vagyunk, szólhatnánk röviden azokról a motorostársainkról, akik maguk keresik a sárkányfejet, de nem tudják levágni, mint a mesebeli szegényfiú, hanem csak felbosszantják a sárkányt, amelyik aztán dühében tüzet okádva támadja bajt kereső társunkat. Mert mi mást csinál motorosunk, amikor beékeli magát két autósor közé? Az efféle motorosok miatt haragusznak azután ránk az autósok...)

Hogyan tudnánk mi, motorosok leszabdalni a hétfejű sárkányt?

Fegyelemmel és emberséggel.

Így véli az

Öreg Motoros

A HÍRES KÉT BETŰ

Már hét évszázaddal ezelőtt is nevezetes város volt Strakonice, akkor Dél-Csehország központjának számított. Ma pedig motorkerékpáriparáról híres. Éppen ötven évvel ezelőtt itt létesült a Cseh Motorkerékpárgyár. Bevezetőként kerékpárokat készítettek; az első pufogó kétkerekűjüknek a ČZ—76 nevet adták. Azóta sok nagy sikerű modell hagyta el a gyárat, közülük nem egyet szerettek meg a magyar motorosok is.

Nemzetközi sikerekről főként a sportgépek gondoskodtak, pontosabban a crossmotorok, amelyeket 1960-ban kezdtek csinálni. Azóta tudjuk, milyen diadalmas pályát futottak be a ČZ motorok, amelyek számtalan világbajnokságot nyertek. Amerikai sportolók is szívesen nyergelik meg a strakonicei motorokat. De nemcsak motorkerékpárok viselik a jellegzetes ČZ emblémát: a gyár jó néhány más terméket is eredményesen exportál. Így például az egyik üzemben kerékpárláncokat gyártanak, egy másikban korszerű öntödét rendeztek be, ahol nemcsak az anyagyár öntvényszükségletét állítják elő, hanem különleges öntési munkákat is végeznek. Kiegészítő termelésként szerszámokat és pontos mérőműszereket is készítenek. A ČZ-gyár 5000 dolgozója úgy igyekszik, hogy továbbra is a világbajnokok védjegye maradjon ez a két betű.



Katonai motorkerékpár — svédül

Három motorkerékpárgyár kapott felszólítást a svéd hadseregtől, hogy tervezzenek számukra olyan kétkerekű járművet, amelyik:

1. Teljesítményben nem marad el a ma használatos motoroktól;
2. Kiszolgálása, karbantartása és vezetése a terepen könnyebben legyen eltanulható, mint a mostani típusoké;
3. Megbízhatóbb legyen;
4. Hosszabb életű alkatrészekkel és szerelvényekkel rendelkezzék;
5. Időszaki karbantartásra ritkábban tart igényt;
6. Élettartam 15 év.

A Monark, a Husqvarna és a Hägglund gyárak elkészítették a kívánalmaknak megfelelő motorkerékpárjukat, amelyeket egy kijelölt, nagyon nehéz, cross-szerű terepen próbáltak ki.

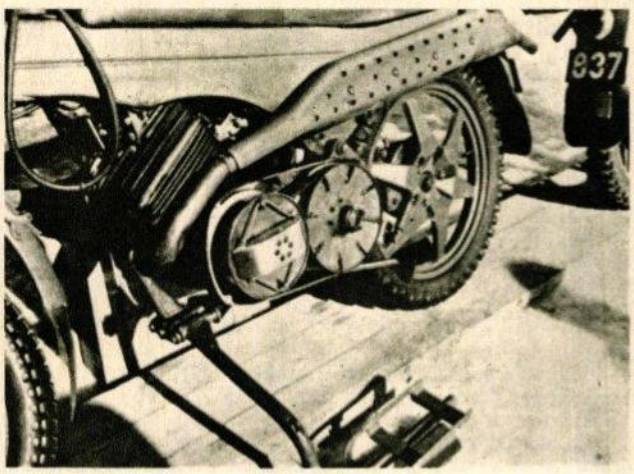
A kiválasztott modellt 1977-től kezdve kell majd szállítani. Nem érdektelen megemlíteni, hogy 1966-ig a Jawa volt rendszeresítve a hadseregnél, azután a Husqvarna is kapott megrendeléseket. Noha a motorkerékpár szerepe a háborúban alaposan megváltozott, a hadsereg illetékesei mégis hasznosnak tartanak egy olyan könnyű, kétkerekű, motorral meghajtott közlekedési eszközt, amely e szempontoknak megfelel.

Mint legérdekesebbet, bemutatjuk a Hägglund cég prototípusát, amelynek nincsen a hagyományos értelemben vett sebességváltója. E helyett a holland DAF-autónál alkalmazott váltót használják (amelyet a Monark is átvett). A Husqvarna még továbbment, amikor motorjára a költséges „olajos" nyomatékváltót szerelte, és a porlasztót felváltotta egy benzinbefecskendezővel.

MUSZAKI ADATOK:

Furat/löket, mm	**73×70**
Hengerűrtartalom	**292 kcm**
Sűrítési arány	**11,8:1**
Legnagyobb fordulatszám/perc	**8000**
Kuplung	**rőpsúlyos**
Elektromos berendezés	**12 V, 75 W generátor**
Gyújtás	**tranzisztoros**
Sebességváltó fokozat nélkül	**szíjhajtás**
Hátsókerékmeghajtás	**kardán**
Önsúly, kg	**125**
Üzemanyagtartály	**15 liter**
Tartós sebesség	**100 km/óra**

A hatkülső kerekeket úgy lehet cserélni, mint az autó kerekét. A sebességváltót ez a két szíjjal meghajtott, kúpos tárcsa helyettesíti. A váz sajtolt lemez, kerékmeghajtás kardántengellyel; 300 kcm-es motorja kétütemű





MI A HŐÉRTÉKE?

Újabban mind többféle nyugati gyártmányú gyújtógyertya kerül a hazai szaküzletek kirakatába (talán több is, mint amennyire szükség van), és az olvasók egyre gyakrabban fordulnak szerkesztőségünkhöz azzal a kérdéssel, hogy az egyes gyertyáknak mi a hőértéke.

A Bosch értékjelzéshez nem kell magyarázat, hasonló a helyzet a japán Hitachinál, az olasz Marellinél, vagy az angol KLG-nél, amelyek azonos jelzést használnak. Ugyanez vonatkozik a hazai Tímkor és az NDK-beli Isolator márkára. Csupán a csehszlovák PAL, illetve az amerikai szisztémájú Champion jelzései térnek el a hagyományos Bosch-rendszertől.

CHAMPION:

L 88 = W 175 T1
L 85 = 200 T35
UL 82 = W225 T35
UK 10 = MV 225 T1
K 9 = M225 T1

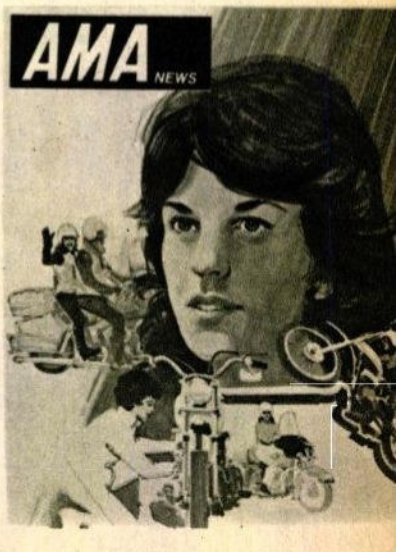
(A Bosch-rendszerben M jelzéssel kezdődik a 18 mm-es.)

PAL:

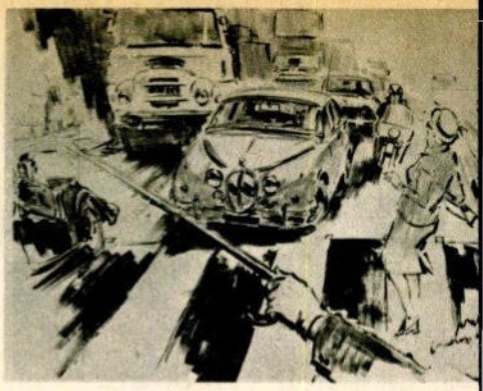
14—5 = W95-től W145-ig
14—7 = W175-től W225-ig
14—8 = W240 T1
14—9 = W260 T1—W280 T1

(A 18—5, illetve valamennyi 18-cal kezdődő gyertya második száma azonos a 14-gyel kezdődő gyertyák azonos hőértékével.)

A KEREKEZŐ NŐK VILÁGA címmel jelent meg az USA egyik legtekintélyesebb szakújságának egyik száma. Az „American Motorcycle Association" (Amerikai Motorkerékpáros Szövetség) hivatalos lapja, az „AMA News" színes címlapján látható rajzokat fényképeken is megtalálja az olvasó a füzetnyi vastag magazin belső oldalain. Ezenkívül beszámol a lap a női motoroskiubok életéről. Így tudtuk meg, hogy az amerikai nő előszeretettel crossozik, — ha nem is versenyszerűen. Az ottani lányok, asszonyok szívesen ülnek két kerékre . . .



MEG LEHET TANULNI...



Ezekben a napokban különösen érzékletesen — és talán minden eddiginél jobban — lehetünk tanúi annak, hogy társadalmunk offenzívát indított a közlekedési erőszakkal s az autózás-motorozás szépségét veszélyeztető mindenféle káros jelenséggel szemben. Örömmel üdvözlünk minden újabb kezdeményezést. Friss haderőt, csapaterősítést jelképez mindez az állásait konokul védeni igyekvő ellenséggel — ellenségeinkkel! — ,a forgalombiztonságot ezernyi fortéllyal veszélyeztetőkkel szemben. Mi hiszünk abban, hogy ezt a csatát végül is mi nyerjük meg. Hiszen mi a diszharmóniával, a durva erőszakkal szemben az igazságot, a kulturált közlekedés minden árnyalatát képviseljük. És hinnünk kell a saját győzelmünkben, mert bízunk a közös törekvésünk tudatformáló erejében. És már csak ezért is: bízunk az EMBERBEN! E csapatunk erősítését további cikkek és hozzászólások formájában olvasóinktól várjuk...

„Visselkeggyünk" — mondja a népszerű Gugyerák. „Viselkedj rendesen" — szól az édesanya ugrándozó kisfiára. „Viselkedjünk udvariasan a közlekedésben!" — hangzik a rádióból, látjuk újságokban.

Udvariasság, viselkedés, magatartás — mit is jelentenek ezek a fogalmak?

Általában könnyű a dolgunk, ha azt kell eldöntenünk, hogy egy adott forgalmi vagy társasági szituációban ki az, aki udvariasan, illetve aki udvariatlanul viselkedik. Rövid ismeretség után meg tudjuk mondani egy új kollegánkról, hogy az udvarias, vagy az udvariatlan emberek csoportjába tartozik-e.

Már nehezebb a dolgunk, ha azt szeretnénk meghatározni: mi is az udvariasság?

Minden kor, minden társadalom írott vagy íratlan „törvényekkel" szabályozza az emberek felületes érintkezésének módjait. A törvény szó azért került idézőjelbe, mert ezek megszegését, be nem tartását nem követte hivatalos eljárás, büntetés — és ez így van ma is.

Mégsem szeghette meg kedvére ezeket a törvényeket senki: erről tanúskodnak a — sokszor emberéletet követelő — párbajok, és ma is kiközösítik azokat az embereket, akik e szabályokat durván megsértik.

Az udvariassági szabályok mindig azt írják elő, hogy bizonyos helyzetekben mit kell tenni, vagy mit nem szabad megtenni. Aki v i s e l k e d é s é b e n betartja ezeket az „előírásokat" — udvarias ember.

A viselkedés szó lényegében azokat a cselekedeteinket jelöli, amelyekkel a környezetünk különböző hatásaira, ingereire reagálunk.

Nézzünk egy-két példát!

Ismerőssel találkozunk (inger) — köszönünk (reakció). Elfogyott otthon a kenyér (inger) — veszünk a Közért-ben (reakció) — és így sorolhatnánk tovább. Az ember élete során m e g t a n u l j a, hogy milyen helyzetben hogyan reagáljon, hogyan viselkedjen.

Kisgyerekeknél a megtanulás tapasztalat hatására jön létre. Pl. ha egy kisgyerek a kályhához nyúl és megégeti a kezét, valószínűsíthető, hogy a kellemetlen tapasztalata hatására módosítja a viselkedését, és legközelebb nem nyúl hozzá.

Megtanulta, hogyan kell a kályhával szemben viselkedni.

A felnőtt ember feladata egyszerűbb is és bonyolultabb is, ha a viselkedés tanulásáról van szó.

Egyszerűbb azért, mert nem kell személyes tapasztalatokat szereznie ahhoz, hogy viselkedését módosítsa, ehhez elegendő a szóbeli közlés is. Például ha egy üzlethelyiséget az utcáról lépcsőn lehet megközelíteni, előfordulhat, hogy az ember — nem számítva a lépcsőre — mellélép és kitöri a lábát. E rendkívül „kínos" tapasztalat hatására bizonyára módosítja majd a viselkedését, és legközelebb — a gyógyulás után — óvatosabban lép be az üzletbe. De ha az ajtó előtt figyelmeztetik, hogy lépcső következik, a közlés hatására is óvatos lesz.

Bonyolultabb a felnőtt ember számára a viselkedés-tanulás azért, mert nemcsak biológiai, fizikai, kémiai, időjárási törvényszerűségekhez alkalmazkodva kell megtanulnia és megválasztania viselkedési formáit, hanem a társadalmi szabályokhoz is igazodnia kell.

Akár egyszerű, akár bonyolult a helyes viselkedésmód megtalálása, a viselkedés mindenképpen tanult reakció. Az ember viselkedésével alkalmazkodik környezetéhez.

A közlekedés társas kapcsolat. A közutakon általában mások is — sőt egyre többen — vannak rajtunk kívül. Ebből következik, hogy meg kell tanulnunk azokat a viselkedési formákat is, amelyekkel a közlekedésben felmerülő problémákat egyszerűsíthetjük, és ezt a társas kapcsolatot kellemesebbé, emberibbé tehetjük.

Az ember képes arra, hogy megtanulja az udvarias viselkedést, ha ezt elhatározza, és kitartóan gyakorolja. Ez bizonyos idő után így a sajátjává is válik.

Gamper, svájci közlekedési pszichológus véleménye szerint: „A közlekedési balesetek számát legalább 50%-kal lehetne csökkenteni, ha az utak használóit sikerülne rávenni arra, hogy közlekedési viselkedésükben magukat szigorú önfegyelem alatt tartsák."

Milyen összefüggés van a viselkedés és a magatartás között? A két fogalom jelentése nagyon hasonlít egymáshoz. Mindkettőről azok a cselekvések jutnak eszünkbe, amelyekkel az emberek az élet különböző dolgaira reagálnak. A különbség köztük az, hogy a viselkedés kevesebb, mint magatartás. A viselkedés inkább egyszeri megnyilvánulás, amelyből nem mindig tudunk a személy általános magatartására következtetni.

A magatartás megismerése viszont lényegesen többet mond valakiről, mint a viselkedésé.

Ha valaki egyszer könnyelműsködik a forgalomban, és ezzel balesetveszélyes helyzetet idéz elő, az lehet viselkedés, de nem biztos, hogy az illető általában felelőtlen, könnyelmű magatartású. De ha tudjuk valakiről, hogy fegyelmezetlen, meggondolatlan általában az élet minden területén, valószínűsíthetjük, hogy a közlekedési viselkedése is ilyen lesz.

És mi lesz azokkal, akiknek általános — és ezzel együtt közúti — magatartása kevésbé megfelelő? Róluk le kell mondanunk?

A magatartás a viselkedési formák összessége. Tehát, ha valamelyik viselkedési formánkat, így például a közútit tervszerűen, erős akarattal, tudatosan megváltoztatjuk, ez visszahat az egész magatartásunkra.

„A szokás nagy úr" — mondja a bölcs népi mondás. Aki megtanulja, megszokja, hogy a közutakon udvariasan viselkedjék, remélhető, hogy ezt a jó szokását az élet egyéb területeire is átviszi, és ha győzi akaraterővel, kitartással, ideális esetben egész emberi magatartását megváltoztathatja.

Az udvarias viselkedés elsajátításával elért eredmények arányosak azzal az erőfeszítéssel, amely egész életünkön keresztül a helyes viselkedési formáinkat alakítja ki. Ezzel nemcsak mindennapi életünk, hanem a közúton eltöltött óráink is kellemesebbé válnak.

Egy pillanatra képzeljék el, hogy ha reggeltől estig mindenütt csak udvarias emberekkel találkoznánk!

Ma — sajnos — ez szinte hihetetlennek tűnik. „Miért pont én legyek udvarias, a világot úgysem lehet megváltani" — vetik ellene.

Nem is biztos. Hiszen az udvarias emberi magatartást, a közúti viselkedést is meg lehet tanulni. A közlekedési világmegváltást tehát mindenki elkezdheti — saját magán!

Manulek Zsuzsa
az Autóközlekedési Tanintézet
pszichológusa

KÖZLEKEDÉSI MOZAIK

A Rákóczi úton és a Kossuth Lajos utcában kialakított új forgalmi rend most az autósok—motorosok széles körét érinti és foglalkoztatja. A nappali órákban — 7—19 óráig — tilos megállni. Ilyenkor tehát a rakodás, a ki- és beszállás sem lehetséges ezeken az utakon, gyakorlatilag tehát az Erzsébet-hídtól egészen a Baross térig. Erre csak a mellékutcák nyújthatnak — már ahol és már amennyire — lehetőséget. Az éjszakai órákban, pontosabban 19—07 óra között viszont tilos várakozni. Ilyenkor nyílik ugyanis lehetőség a környék rakodási igényeinek nagyobb mértékű kielégítésére. Hát, e tilalom bevezetése bizony keserű pirula lesz mindazoknak, akik errefelé laknak, vagy itt van dolguk. És e korlátozások, illetve tilalmak ellen a csendesebb mellékutcák igénybevételén túl egyéb gyógyszert, jobb receptet ezúttal nem adhatunk. Bizony, már a budapesti autósoknak is hozzá kell szokniok ahhoz, hogy a járművük nem mindig és nem mindenütt alkalmas már a háztól házig, az ajtótól ajtóig szállító eszköz szerepkörének a betöltésére. És meg kell értenünk, hogy ezek a népszerűtlen intézkedések nem egyéni, vállalati érdeket védenek: a forgalmi körülmények javítását, a rugalmasabb, a biztonságosabb és a veszélytelenebb közlekedés célját szolgálják. Átmenetileg a Rákóczi útra reggel 8-tól délután 3 óráig szóló rakodási engedélyt adnak, amikor a rakodó autók félkerékkel a járdára állhatnak. A Kossuth Lajos utcára még átmenetileg sem adnak ki ilyen engedélyeket, viszont a Petőfi Sándor utca, Magyar utca, Semmelweis utca és Városház utca egy részét a rakodó autók számára jelölték ki

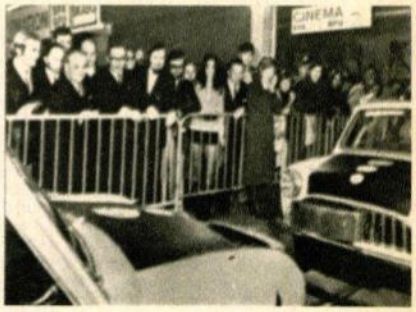


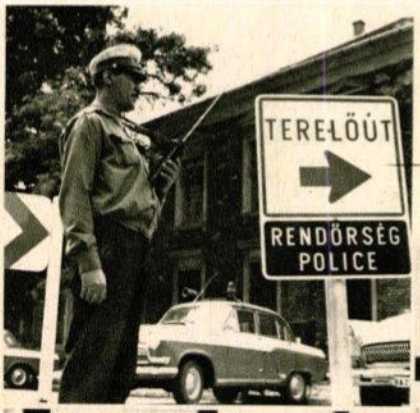


A „Park and ride" elven világszerte hirdetett közlekedés elvének térhódításával (az autós a város szélén hagyja a kocsiját, és tömegközlekedési járművel vagy mopeddel folytatja a városközpontba útját) reneszánszukat élik az ilyen motoros törpék. Mindössze 29 kg a súlya ennek az autócsomagtartóban is hordozható angol gyártmányú mini motorkerékpárnak. Az automatikus erőátvitellel szerelt, 49 kcm-es kis jármű 50 km/ó körüli sebességre képes



A biztonsági övek felbecsülhetetlen előnyét ütközési szimulátorokkal is szemlélteti a svájci Balesetelhárítási Tanács. Az egyik ilyen bemutató alkalmával nagyon sokan a frontálisan egymásnak ütköztetett Miniben utasként is méltányolhatták és átélhették (teljesen veszélytelenül) ezeknek az életmentő hevedereknek az energiaelnyelő, illetve sebességkiegyenlítő, fékező szerepét





A BRFK Közlekedésrendészetének forgalombiztonsági osztálya mind újabb és mind korszerűbb eszközökkel és járművekkel igyekszik a forgalom zavartalanabb áramlását és a vezetésbiztonságot előmozdítani. Ezt bizonyítják a felvételeink is: a rendkívüli eseményeknél, útelzárásoknál felállításra kerülő fényviszszaverős, hordozható táblák és a forgalomellenőrzés új erősségei, a kék-fehér színezésű, speciálisan felszerelt, rendkívüli gyors P20-as járőrmotorok



Nagy erővel dolgoznak az építők az eger—miskolci úton, hogy a Lillafüred mellett megsüllyedt, életveszélyessé vált támfalat megerősítve, korszerűbb formában mielőbb átadhassák a forgalomnak, és ezzel egyszersmind a jelenlegi kényszerű kerülőktől is mentesítsék az autósokat-motorosokat



A tárgyalóteremből

A Btk. 194/B. §-ában az új rendezés közlekedési vétségként nagyrészt szándékos [a)—c) pontok] és részben gondatlan [d) pont] magatartásokat jelöl meg, és ezekre egységesen egyévi szabadságvesztés vagy javító-nevelő munka büntetést ír elő. Az ilyen közlekedési vétséget tehát különböző magatartásokkal lehet elkövetni.

A legtipikusabb az a) és b) pontokban foglalt két magatartás összefonódása, hiszen gyakran követik el egyidőben az ittas vezetést és a vezetés átengedését ittas személynek. A d) pontban szabályozott gondatlan magatartás a keletkezett balesetek jelentős számát teszi ki, de az új törvényi szabályozás a bűncselekmény megállapítását az eddigi feltételen kívül ahhoz a feltételhez köti, hogy csak akkor minősíthető a baleset bűncselekménynek, ha a cselekmény a közlekedési fegyelmet „súlyosan" sérti. A közvetlen veszély tehát ma már nem elegendő elválasztó a szabálysértés és a bűncselekmény között, mert egy közvetlen veszélyt okozó, könnyű sérüléssel járó baleset is lehet szabálysértés, ha az elkövető nem sértette meg súlyosan a közlekedési fegyelmet. A balesetek elbírálásánál tehát a törvényhozó igen széles, egészen a szabálysértésig terjedő skálát állított fel.

Mindenre két megtörtént balesetet példaként.

Egy személygépkocsi-vezető nappal, jó látási és útviszonyok mellett kb. 55 km-es sebességgel haladt a 10 méter széles úttesten egy másik személyautó mögött kb. 20—30 méternyire. Amikor az „előttes" kocsi mellett egy teherautó szembe elhaladt, annak a személyautónak a szélvédőüvege egy koppanás kíséretében kitört, vezetője erre hirtelen fékezett és megállt. A vádlott kocsija, követési távolság hiányában elég jelentős sebességgel beleütközött a megállt kocsi hátuljába. Az álló kocsi kb. 18 méterre előrelendült, a vádlott pedig az ütközés után az úttest jobb oldali földes részére haladva állt meg. Az előttes személyautó vezetője horzsolásos sérülést szenvedett, a kocsija pedig kb. 25 000 Ft értékben megrongálódott.

A balesetet az új törvény alapján kellett elbírálni. A gondatlan rongálás bűncselekményt nem képez. (A társadalmi tulajdon gondatlan rongálása is csak 80—100 ezer forint értékben képez bűncselekményt. Az ennél kisebb kár polgári peres útra tartozik.) A balesetnél vizsgálni kell az elkövetés módját, a szabályszegés jellegét, a veszélyt, az elkövető eddigi közlekedési magatartását — vagyis azt, hogy a baleset a közlekedési fegyelmet súlyosan sértette-e vagy sem. Ennek a döntő kérdésnek a vizsgálatánál a bíróság arra a megítélésre jutott, hogy az adott esetben a hat éve szabálysértés nélkül vezető, büntetlen előéletű vádlottnak az a cselekménye, hogy a nem forgalmi esemény miatt hirtelen fékezésből keletkezett helyzetben a követési távolság be nem tartása miatt bekövetkezett balesetet idézett elő, nem tekinthető a közlekedési fegyelmet súlyosan sértő magatartásnak. Ezért a baleset okozásának vádja alól is felmentette a bíróság, és kisebb fokú közlekedési szabálysértésért 600 Ft pénzbírságra ítélte.

*

Ezzel szemben egy másik esetben — amikor egy személygépkocsi-vezető kb. 50 km-es sebességgel egy nem ismert úttesten haladva, útitársával beszélgetve elmulasztotta az úttest figyelését, és felhajtott az útszegélyre, majd egy oszlopnak ütközve a gépkocsival felborult, a vádlotton kívül három személy sérült könnyebben — a bíróság kimondotta, hogy a közlekedési fegyelem súlyos sérelméről van szó, tehát bűncselekmény történt, és a vádlottat 4000 Ft pénzbüntetésre ítélte.

Nemcsak a gondatlanság jelentős foka, hanem a veszélyhelyzet nagysága, teszi szükségessé adott esetben a bűncselekmény megállapítását és büntetés kiszabását.

Dr. Imre Iván

A gyermek másként viselkedik...

Nagy figyelemmel olvastam az AM 10. számában megjelent „Gyermeknapra" című cikket. Ehhez fűznék néhány gondolatot, fejezetekre tagolva a gyermek közúti viselkedésének a felnőttektől eltérő jellegzetességeit.

Figyelmetlenség

A közlekedésben részt vevő, az útkereszteződésnél várakozó, beszélgető, de nemegyszer játszadozó gyermekek sajátos lelki jellegzetességgel rendelkeznek. A baleseti jegyzőkönyvek igen gyakran a gyermek figyelmetlenségét jelölik meg egy-egy közlekedési baleset alkalmával. A gyermek figyelme különösen az iskoláskor elején különbözik a felnőttekétől. Legfőbb jellemzője az, hogy a gyermek figyelmét egészen kicsiny erősségű ingerek is igen könnyen eltéríthetik.

Tételezzük fel, hogy a gyermek eredetileg a közlekedés rendjére figyel: figyeli a jelzőlámpákat, a közlekedő járművek fény- és hangjelzéseit, az érkező és elhaladó járműveket. Ilyenkor azt mondjuk a gyermekre, hogy figyelmesen közlekedik. Figyelme azonban az utca forgatagában észlelhető váratlan vagy erős ingerek következtében elterelődik. Elég egy hangosabb vagy feltűnő hangú autókürt megszólalása, a barátok kiáltása, a neonreklám fényének színváltozása, vagy hasonló más inger ahhoz, hogy magához ragadja a gyermek figyelmét. Ilyenkor a gyermek már nem figyel a közlekedés rendjére. Legtöbbször így következik be a baleset, hiszen a gépjárművezető arra számít, hogy a gyermek felnőtt módjára, a közlekedés veszélyeire összpontosított figyelemmel közlekedik.

Gyors elfáradás

A gyermek figyelme más szempontból is különbözik a felnőttekétől. Amíg a felnőtt perceken, órákon keresztül képes tartósan és összpontosítottan figyelni, addig a gyermek nem ilyen kitartó az összpontosított figyelemben. Mint az élet más területén, így a figyelésben is a gyermek gyorsabban elfárad. Az ilyen gyermek szétszóródott figyelemmel — azaz figyelmetlenül jár az utcán a járművek között. Ha a gépjárművezető a gyermekbalesetek megelőzését célul tűzi ki, feltétlenül gondolnia kell arra, hogy a gyermek figyelme eléggé szűk körű. Minél kisebb a gyermek, annál kevesebb tárgyat, eseményt képes egyszerre figyelni. Míg egy felnőtt négy-hat tárgyat, addig az általános iskolás korú gyermek ennek csak a felét, az óvodás korú gyermek még ennél is kevesebbet képes egyszerre figyelmével megragadni.

Guruló labda

A figyelem mellett érdemes néhány szót szólni a gyermekkor jellemző viselkedéséről. Az emberi cselekvésben a célkitűzés és a megvalósítás között a mérlegelés, a döntés, elhatározás jelöli a cselekvés felé vezet útat. A gyermek legtöbbször megrövidíti a cselekvés megindításának ezt az útját.

Egy-egy indítékra azonnal cselekvésbe kezd, mielőtt azt alaposan mérlegelte volna. Egy-egy érdekes tárgy, érdeklődést felkeltő esemény hatására a gyermeknek nemcsak a figyelme terelődhet el a közlekedési szabályok, az óvatosság betartásáról, hanem megfontolás, mérlegelés nélkül cselekvésbe kezd. Ezért veszélyes az úttestre gurult labda, amelyért a baleseti veszély mérlegelése nélkül fut ki az úttestre a gyermek. Ha a gépjárművezető az úttest szélén álló gyermeket lát, mindig gondolnia kell a gyermeki cselekvésnek erre e jellemzőjére.

A közlekedéssel kapcsolatos gyermeki magatartás nem egyik napról a másik napra alakul ki. Hiszen a gyermek az élet során szerzi meg azokat a tapasztalatokat, amelyek a távolságnak, a mozgás, a közlekedő jármű sebességének becslésével és sok más hasonló tudnivalóval kapcsolatosak.

Megfigyelhetjük, hogy például az óvodás és iskolás korú gyermekek távolságbecslése mennyire megbízhatatlan. Nemegyszer ez okozza azt a felelőtlenséget, hogy a közelgő jármű előtt féktávolságon belül átszalad.

Az átkelésre váró gyermekeknél a becslési tapasztalatlanságra mindig számítania kell a gépjárművezetőnek.

Hőstettek

Az elmondottakon kívül a legtöbb gondot a csoportokba verődött gyermekek, a baráti társaságok okozzák. Az utcán, úttesten haladó — nem zárt egységű — gyerekcsoportok magatartása másodpercről másodpercre változik. A gyermekek közelébe férkőzött felnőtt hallhatja, amint saját viselt dolgaikról, hőstetteikről beszélnek, látja amint fitogtatják erejüket, bátorságukat, és nemegyszer felnőtté válásukat bizonygatják azzal, hogy az életveszélytől sem riadnak vissza.

Közülük kerülnek ki a közlekedési eszközökön lógó, felkapaszkodó, a gépjárművezetőket megijesztő gyermekek.

Ha a gépjárművezetők a gyermekeket nem tartják „kicsinyített felnőtteknek", hanem sajátos életkori tulajdonságokkal rendelkező személyeknek, akikben lényegesen nagyobb a mozgásvágy, s az ebből fakadó meggondolatlanság, akkor nagyon sok gyermekbalesetet tudunk a közlekedésben megelőzni.

NÉMETH LÁSZLÓ
az MHSZ Technikai Klubjának titkára, Kisvárda

Itt így közlekedjünk

A teherforgalom korlátozásával kapcsolatos téma ezekben a napokban különösen foglalkoztatja a teherautóvezetőket és az áruszállítással foglalkozó szakembereket. Nem kétséges, hogy munkájukat ezután még jobban megnehezíti, hogy a teherforgalom korlátozását tovább szigorították a fővárosban, vagyis tovább kiterjesztették a belső városrészen. Igyekszünk segítséget nyújtani azzal, hogy a teherforgalom korlátozásával kapcsolatos új rendszabályokat — néhány hasznos tanáccsal kiegészítve — ismertetjük.

Lényegében arról van szó, hogy a Duna és a Nagykörút által határolt területen a 3 tonnás és azt meghaladó összsúlyú teherautók átmenő forgalma éjjel-nappal egyaránt tilos. (Az összsúlyon a forgalmi engedélyben feltüntetett önsúly és hasznos teherbírás összegét értjük.)

Ezen belül további szigorítás, hogy erre a területre ezeknek a teherautóknak 7—10 és 15—19 óra között egyáltalán nem szabad behajtaniok. Még célfuvarral sem! Az árufuvarozást tehát csak 19—07 és 10—15 óra között lehet lebonyolítani.

Itt is emlékeztetjük olvasóinkat arra, hogy a forgalomkorlátozást jelző táblákat a Nagykörútba torkolló mellékutcák megelőző kereszteződéseiben helyezték el. Feltétlenül hasznosnak tartjuk ezeket a táblákat, és éppen ezért ajánljuk, hogy útbaigazító jelzéseiket kísérjük figyelemmel.

Ez egyben azt jelenti, hogy a Nagykörúton is (a Ferenc körút kivételével, tehát az Üllői úti kereszteződéstől a Margit-hídig) érvényes a szóban forgó korlátozás.

A Ferenc körúton tehát változatlanul közlekedhetnek a teherautók. Ebből következik az is, hogy változatlanul szabad az Üllői útról balra rákanyarodni a Ferenc körútra, s így haladni a Petőfi-híd irányába. Jó tudni, hogy most már a Tűzoltó utcából is szabad a Ferenc körútra balra kanyarodni. Így különösen csúcsidőben sokkal gyorsabban ki tudunk kanyarodni innen a Ferenc körútnak a Petőfi-híd felé vezető ágára, mint az Üllői úti kereszteződésnél gyakorta felgyülemlő és több fázisfordulót is kényszerű-kelletlen váró, veszteglő konvojból.

Ehhez azonban az szükséges, hogy az Üllői útról — különösen a mozgékonyabb teherautók — a Ferenc körút kereszteződését megelőzően haladjanak be a párhuzamosan futó Tűzoltó utcába.

A Petőfi-híd irányából érkező teherautók is igénybe vehetik a Ferenc körutat egészen az Üllői útig. Itt azonban már jobbra el kell kanyarodniok, mert innen már a József körúton, a Lenin körúton, valamint a Szent István körúton végig érvényes a korlátozás . . .

Az Üllői út és a Baross utca között a József körút irányába tartó utcákon legfeljebb a körúttal párhuzamos Kisfaludy utcáig hajthatunk be. Itt azonban balra kell kanyarodnunk, ugyanis ez az utca az Üllői út felé egyirányú. Természetesen célfuvarral (ilyen esetben 19—07 és 10—15 óra közötti időben nem tilos a behajtás) a célhoz közel eső útvonalon oda-, illetve elhajthatunk.

A Baross utcán a Körút felé tartva a Rigó utcán és a Salétrom utcán át kerülhetjük el a tiltott szakaszokat. Ugyancsak ez utóbbi utcán át lehet elhalladni a József utcából érkezőknek. A Népszínház utcát kell igénybe venni az elhajtáshoz.

A Rákóczi út és Majakovszkij utca között a Hársfa utca alkalmas az elkerülésre. Akik azonban a Majakovszkij utcán jönnek, jobban teszik, ha az Eötvös utcán — tehát egy kereszteződéssel előbb — jobbra elkanyarodnak. A továbbiakban az Eötvös utca aztán egészen a Rudas László utcáig terjedő szakaszán alkalmas az elhajtásra, illetve a korlátozás alá vont (kitiltott) járművek közlekedésére. Egyébként a Rudas László utcán jövőknek is itt kell lekanyarodniok ahhoz, hogy ne ütközzenek a forgalmukat végképp megakasztó tilalmi jelzőtáblába. Túlhaladva a Nyugati pályaudvaron, a Váci út és az Újpesti rakpart között a Katona József utcának van szerepe a teherforgalom elvezetésében.

(Külön szeretnénk azonban felhívni a figyelmet arra, hogy a teherautóforgalomra ajánlott utcák szinte kivétel nélkül mellékútvonalak, s így egyenrangú kereszteződéseikben a jobbkézszabály, alárendelt esetben pedig az elsőbbségadási kötelezettség a követendő gyakorlat!)

A Duna által határolt oldalon sokkal egyszerűbb a helyzet. Külön szerencse, hogy az alsó rakparti utakat a tehergépjárművek is használják, s így azokat igénybe véve jó összeköttetést lehet találni észak-déli irányban.

Mielőtt ismertetnénk az alsó rakparti utak forgalmi rendjét, tudnunk kell, hogy a hídakra való fel-, illetve lehajtás változatlanul lehetséges, e tekintetben nem történt változás. Vagyis: a Lánchídon mindenféle teherautónak tilos, a Szabadság-hídon pedig a 7 tonna összsúlyt meghaladó teherautók nem közlekedhetnek.

A Margit-hídra a Pozsonyi út folytatásában egyszerűen hajthatunk fel. A lehajtás azonban sokkal bonyolultabb: a hídfőtől a Szent István körúton egészen a Néphadsereg utcáig kell menni, majd ott jobbra kanyarodni. Innen pedig a Pálffy György utca (volt Balaton utca)—Balassi Bálint utca—Stollár Béla utca—Széchenyi rakpart felső úttestjének egy-egy szakaszán hol jobbra, hol balra kanyarodva jutunk el az alsó rakpartra.

Az Erzsébet- és Szabadság-híd pesti hídfőinek forgalmi rendje ilyen vonatkozásban változatlan maradt.

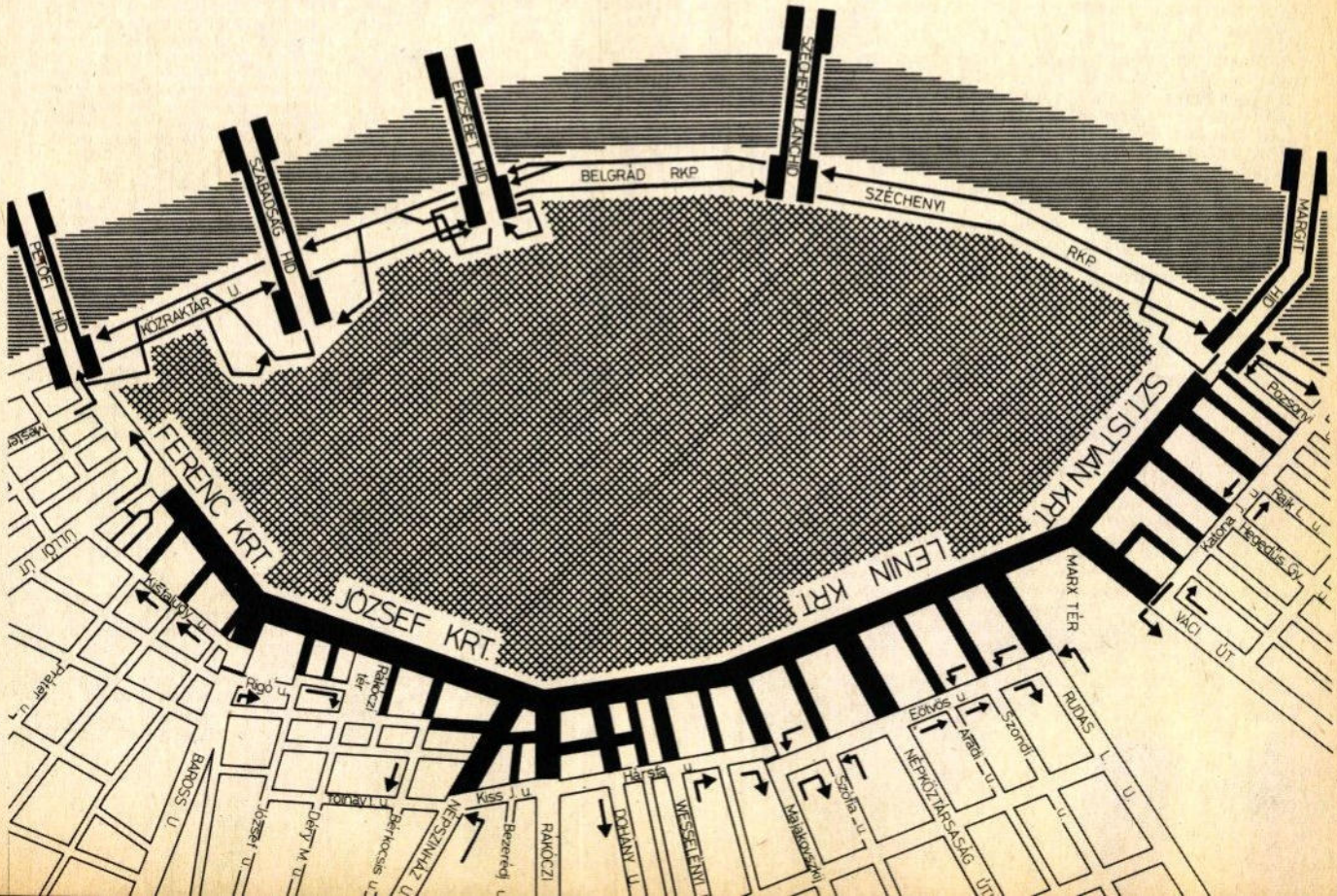
A Tolbuhin körúti Vásárcsarnok megközelítése sem okozhat gondot, hiszen a Szabadság-híd felől és a Közraktár utca felől egyaránt megközelíthető. Nem szabad azonban a Pipa utcától a Tolbuhin körúton és a Gönczy Pál utcán a Kálvin tér felé elhajtaniok a korlátozás alá volt teherautóknak a tiltott időszakban.

Ismeretes, hogy amikor a Közraktár utcán haladunk a Petőfi-híd irányába, a Boráros teret elérve nem kanyarodhatunk balra. Akik tehát a Petőfi-hídra szándékoznak felhajtani, már előbb, a Bakáts utcánál kanyarodjanak be, és a Szamuely utcán át juthatnak oda.

★

Így tehát immár körbejártuk a forgalmi korlátozás alá vont terület határvonalait, amit a valóságban, vagyis az utcán, természetesen tilalmi és útbaigazítást adó jelzőtáblák is mutatnak. Ugyanezt szemlélteti — nagy összefüggésben — az itt közölt térképvázlat is.

Hangsúlyozni szeretnénk, hogy a személyautókhoz hasonló kisteherkocsik (például Moszkvics és Skoda furgonok, a Zsuk- és a Nysa-család, Barkas, Ifa Framo, UAZ, Warszawa pick up stb.) forgalmára a szóban forgó korlátozás nem vonatkozik. A Robur, a GAZ és a Carpati kocsik azonban már a korlátozás alá esnek.



Az OM válaszol

F. I. — KECSKEMÉT. A gépjárművezetői engedély kiadásáról és visszavonásáról szóló 1/1972. (II. 23.) BM számú rendelet 9. § (1) bekezdése kimondja, hogy a legalább egy évre visszavont vezetői engedély csak a gépjárművezetői vizsga sikeres letétele után adható ki újból. Önnek tehát személyautóból tanfolyammentesen új vizsgát kell tennie.

HAJÓS ZOLTÁN — BUDAPEST. Nagy-Britannián kívül — tudomásunk szerint — bal oldali közlekedés van még a következő országokban: Aden, Afganisztán, Ausztrália, Bahama-szigetek, Barbados, Becsuánaföld, Bengál Népi Köztársaság, Brit Guyana, Brit Honduras, Burma, Burundi, Ceylon, Ciprus, Délafrikai Köztársaság, Falkland-szigetek, Ghana, Hongkong, India, Indonézia, Irak, Írország, Izland, Japán, Kenya, Madagaszkár, Malájföld, Málta, Nepál, Nigéria, Pakisztán, Rhodézia, Sierra Leone, Tanzánia, Uganda, Új-Zéland, Urundi, Zambia. Többségükben volt angol gyarmatok, dominiumok, illetve brit befolyásoltságú területek.

KOMOLY PÁL — SALGÓTARJÁN. A Munka Törvénykönyve 48. §-a értelmében a 25, a 40, illetőleg az 50 évet munkaviszonyban töltött dolgozók részére jár a jubileumi jutalom, amelynek összege — a Végrehajtási Rendelet 66. §-a szerint — „a dolgozó egy havi alapbére". Az alapbérhez tehát **ebben az** esetben nem lehet semmit sem hozzászámítani.

KOCSIS GYULÁNÉ — ERDŐHORVÁTI. A Kresz Függelék 1. cikkének 6. pontja szerint az újonnan vizsgázott gépjárművezető gépkocsiját a vezetői engedély kiállításától számított egy évig jelölheti meg T-betűvel. A T-betű 25×25 cm nagyságú, 1 cm-es fekete keretű fehér táblán 20 cm magasságú, 3 cm vonalvastagságú legyen.

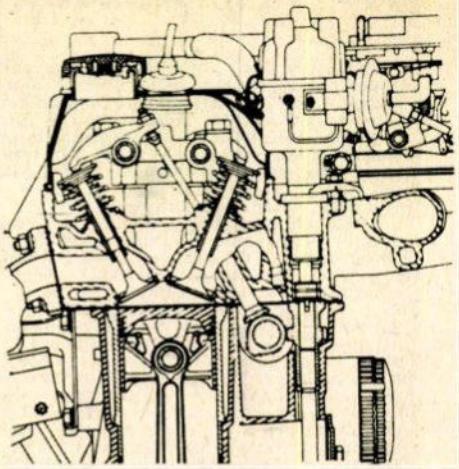
TÖBBEKNEK. Sokan kérnek tőlünk levélben, távíratban, telefonon felvilágosítást arról, hogy Budapesten hol és mikor rendeznek használtautó-vásárt. Az „Autóvásárok naptára" rovatban azért nem soroljuk fel ezt minden számunkban, mert a budapesti autóvásár színhelye és ideje állandó. A Mezőgazdasági Kiállítás parkolóterületén, a X., Albertirsai úton tartják minden szombaton 12—16 óráig és vasárnaponként 8—13 óra között. Érdemes azt is tudni, hogy egy-egy kocsiért 20+3 Ft helypénzt kell fizetni.

NAGY GYÖRGY — GÖNGYÖS. A Pénzügyminisztériumtól kapott tájékoztatás szerint ajándékozási illetékről csak ingatlanok ilyen tulajdonosváltozásánál lehet szó, ingóságok esetében nem kell ajándékozási illetéket leróni. A gépjárművek tulajdonosváltozásánál azonban okirati illetéket kell fizetni, amely a 11/1966. (VI. 29.) PM sz. rendelet 43. § (4) bekezdése értelmében, ha a tulajdonjogot magánszemély magánszemélytől szerezte meg, a gépjármű hengerűrtartalmának minden cm^3-e után 2,50 Ft. A tulajdonjog megszerzésének módja a rendeletben nem szerepel, tehát ez érvényes ajándékozás esetében is. (A rend kedvéért: a hengerűrtartalom 2500 cm^3-t meghaladó részét figyelmen kívül kell hagyni.)

KOVÁCS MIKLÓS — BUDAPEST. Kérdéseivel forduljon közvetlenül a Magyar Motorcsónaksport Szövetséghez, VI., Bajcsy-Zsilinszky út 31.

HORVÁTH ISTVÁN — BUDAÖRS. A Gilera RS Touring nem moped, — amint írja, — hanem mokick, mert berúgókarral van szerelve. A mopedet, mint tudjuk, kerékpárpedállal kell ellátni, hogy tulajdonosa motorhiba esetén a pedálokat taposva juthasson tovább. E Gilera ára megközelítheti a tízezer forintot. Bizonyára akadna néhány vevő rá ennyiért is, de vajon szabad-e behozatni ilyen csekély mennyiséget —, amelyhez még alkatrészekről is kellene gondoskodni? Ha Ön lenne a nagykereskedelmi vállalat igazgatója, importáltatná ezt a típust?

TALÁLJA KI...



...milyen néven említi a szakma ezt a vezérlési rendszert, illetve a szelepek elhelyezését. Mielőtt leírja a választ, érdemes gondosan tanulmányozni a rajzot. A levelezőlapot kérjük augusztus 5-ig szerkesztőségünk címére küldeni, hogy a három jutalomkönyvet kisorsolhassuk.

•

A 12. számunkban közölt képrészleten egy csepeli kísérlet, a **Pannónia-család 175 kcm-es prototípusa** szerepelt. A megfejtők között kisorsolt jutalomkönyveket **BAMUCZ LÁSZLÓ** (Bp. VIII., József u. 61.) — **KINCS ATTILA** (Bp. 134. Pf. 28.) és **ANTI TAMÁS** (Salgótarján, Úttörők út 27.) részére postázzuk.

KÖMIVES ISTVÁN — VESZPRÉM. Vállalatánál csak két éve áll munkaviszonyban, és kifogásolja, hogy nem terjesztik fel a „Balesetmentes közlekedésért" kitüntetésre, holott a korábbi munkahelyein eltöltött idők alatt több mint 100 ezer kilométert teljesített baleset nélkül. Az ilyen plakett és oklevél adományozásáról intézkedő 6/1967. sz. KPM-utasítás szerint valóban: „Az elbírálásnál a kilométerteljesítést a különböző vállalatoknál, illetőleg különböző járműveken teljesített kilométereket együttesen kell figyelembe venni." A KPM azonban kiadott egy 19/1971. sz. kiegészítő utasítást, amely szerint a javaslat megtételénél vizsgálni kell azt is, hogy az illető gépjárművezető „az előterjesztő vállalatnál megszakítás nélkül legalább három éve munkaviszonyban áll-e". Tehát a vállalatának van igaza: Önnek még egy évet várnia kell.

DALNOKI LÁSZLÓ — BUDAPEST. 1. Abban a bizonyos 22.476/1971. sz. pénzügyminisztériumi állásfoglalásban (amelyet április 21-i számunkban is közöltünk) az áll: „munkakörtől, foglalkozástól függetlenül" fizetnek 20 forint orvosi vizsgálati illetéket mindazok a gépjárművezetők, akik állásvállalásra jogosító gépjárművezetői engedéllyel rendelkeznek. Ha tehát Ön nyugdíjas, és saját kocsiját vezeti, ugyanúgy csak 20 (és nem 50) forint illetéket kell lerónia, mint azoknak is, akik egyáltalán sohasem voltak gépjárművezetői állásban, de „hivatásos" jogosítványuk van. — 2. Az időszakos orvosi vizsgálatkor bejegyzendő meghosszabbítás nincs semmiféle korhatárhoz kötve, „ha a gépjárművezető egyébként egészséges". Tudunk róla, hogy egyes orvosok (egy régi-régi álláspontra hivatkozva) a 60 évesnél idősebbeknek csak egy évi meghosszabbítást jegyeznek be. Tisztáztuk: ennek semmiféle törvényi alapja nincs.

MUCSI GYÖRGY — DUNAHARASZTI. Az OTP-előlegre vonatkozó adatokat a szaküzlet adta. Érdeklődjön bármelyik szaküzletben, ahol az adott ügyben bizonyára készséggel adnak felvilágosítást.

TALÁLTAK egy elakadásjelző háromszöget július 9-én a régi balatoni úton. Igazolt tulajdonosa dr. Banga Balázs Bp. IX., Ráday u. 15. alatti lakásán átveheti. Telefon: 382-025.

Könyvekről

MŰSZAKI LEXIKON II. kötet (Akadémiai). Ezúttal a G—M betűkkel kezdődő műszaki kérdésekre ad feleletet a hatalmas kötet. Ismét érdemes megjegyezni, hogy a lexikonban közölt tudnivalókat általában a középiskolai szintnek megfelelő tudással is meg lehet érteni. Segítsége úgyszólván felmérhetetlen.

DR. BERENTEY GYÖRGY—DR. PELBART JENŐ: Közlekedési balesetek (Medicina). A 400 oldalas, szellemes ábrákkal illusztrált kézikönyvben a szakemberek az „egyszerű" gépjárművezetőkkel beszélgetnek a gépjárműközlekedés írott és íratlan tudnivalóiról. Műszaki tanácsokat éppúgy olvashatunk itt, mint pszichológiai fejtegetéseket a balesetek megelőzésének lehetőségeiről.

PROHÁSZKA—DARU: Autószerelő (Műszaki). Második kiadásban jelent meg az autószerelők részére összeállított tankönyv, amelyet haszonnal forgathatnak azok az autósok is, akik saját maguk szeretnék kocsijuk hibáit kijavítani, megelőzni.

HORVÁTH ÁRPÁD: Csodafegyverek (Zrínyi). A fegyverek története a nyíltól a kozmikus hadieszközökig azt bizonyítja, hogy tulajdonképpen nincsenek „csodafegyverek", mert minden fegyvernek előbb-utóbb megtalálják az ellenszerét. Egy kicsit technikai történelem is...

ZSOLT RÓBERT: Két keréken (Vue Touristique). Az ismert sportújságíró két neves motorkerékpárbajnok, Szabó II. László és Máté Sándor izgalmakban bővelkedő versenytörténeteit idézi fel a tőle megszokott színes stílusban. A 180 oldalas könyvet számtalan fénykép illusztrálja.

DÁVID ANTAL: A kolozsvári futár (Móra). A napóleoni háborúk által felzaklatott Európában magyarok keresik a szabadságot, hazájukat, a munkát és a szerelem boldogságát. Az izgalmas történetet a székely hősökhöz illő ízes, játékos nyelv teszi élvezetessé a felnőttek számára is.

KAREL ČAPEK: Barangolások Európában (Európa Kiadó). A mai utazási láz közepette nagy segítséget nyújtanak az ilyen könyvek, amelyek alkotói azt mutatják meg, amit a bedekkerekből nem lehet kiolvasni: írói szemmel láttatják egy-egy ország lakóinak igaz arcát. Čapek ezúttal Olaszországba, Angliába és Spanyolországba kalauzol.

HOBBY 9. kötet (Táncsics). A népszerű sorozat új kiadása ismét ad érdekességet az autós hobbysoknak is. A barkácsolók a porlasztóbeállításról és a legújabb autómodellekről is olvashatnak itt — a más témájú hasznos írások mellett.

MŰZSÁK (Múzeumi Magazin). A negyedévenként megjelenő, szép kiállítású folyóirat sok érdekes képpel nyújt bepillantást a „múzsák", vagyis a művészetek, természettudományok, történelem, irodalom világába. Felhívja a figyelmet a legfontosabb kiállításokra, amelyekhez ingyenes belépőt is találhatunk a lapban.

ZIKMUND—HANZELKA: Világrész a Himalája alatt. A Gondolat és a pozsonyi Madách Kiadó közös gondozásában jelent meg magyarul az ismert utazók legújabb kötete, amely 256 fénykép kíséretében kalauzol bennünket az indiai szubkontinens országain át. Ismereteink bővülésének különös időszerűséget adnak napjaink történelmi eseményei...

NOVÁK ISTVÁN: A Vasas-labdarúgók krónikája. Hatvan éve, 1911-ben alakult meg a Vas- és Fémmunkások Sport Clubja, amely rövidesen a szervezett magyar munkások sportegyesülete lett. A jubileum alkalmával állították össze a könyvet, érdekes, emlékezetes fényképillusztrációkkal. (A Klub pártolótagjai ingyen kaphatják meg az Eötvös u. 14. alatti klubházban.)

POLSKI FIAT 125p

A FIAT 125p

A nyugodt és mutatós vonalvezetésű karosszériának is köszönhető, hogy ez az európai szabványnak megfelelő személygépkocsi, kategóriájában a legsikerültebb konstrukciók egyike.

Magas fokú biztonsági jellemzői a könnyű vezetésben, a jó stabilitásban és a nagy hatásfokú (négy-tárcsafékes szervó) fékrendszerben mutatkoznak meg. Célszerű belső elrendezése kényelmes utazást nyújt öt személy részére.

Nagy befogadóképessége és csomagtere még egy előnyös tulajdonsága e kitűnő személygépkocsinak.

Részletes felvilágosítás: a

MERKUR
Autószalonjaiban

Budapest V.,
Martinelli tér 8.
Tel.: 204–018

Budapest VI.,
Népköztársaság útja 8.
Tel.: 124–249

POL-MOT

Gépjármű-külkereskedelmi Vállalat

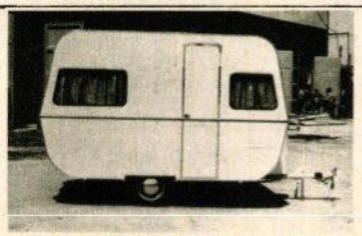
Warszawa
Stalingradzka 23.

POLSKA

POLSKI FIAT 125p =



KÉNYELEM BIZTONSÁG GAZDASÁGOSSÁG



Tekintse meg a készülő darabokat!
„CSABA–315" tip. LAKÓKOCSI
4 személyes luxuskivitelben
Megszűnik a nyaralóproblémája egy szép CSABA–315 lakókocsival
Vonófej- és vonógömbkészítés

Készíti, forgalomba hozza:
KOCZISZKY MÁTYÁS
Tel. 11-749 Békéscsaba VI., Deák u. 9.

FUTÓMŰ-BEÁLLÍTÁST
nyugatnémet Bosch optikai nagy pontosságú géppel,
KERÉK-KIEGYENSÚLYOZÁST
(statikus és dinamikus)
a legkorszerűbb elektrodinamikus géppel elvégzi

OTT MÁRTON okl. autómérnök
Bp. XII., Tusnádi u. 3.

Telefon: 369-873



IKARUS

180-60 csuklós és egyéb típusú autóbuszok

FELÚJÍTÁSÁT, középjavítását az 1972. évre még vállalja a

AFIT

XIV. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT
Pécs, Bolgár Néphadsereg u. 33.

SÜRGŐS IGÉNYBEJELENTÉST KÉRÜNK!

SHELL INTERSERVICE
ÁLLOMÁSOK

Shell

INTERAG RT
INTERSERVICE

Budapesten

III., Bécsi út 277.
IV., Pozsonyi út 1. (Újpest)
VIII., Kulich Gyula tér
IX., Kén utca 1.

INTERSHOP
XIII., Rajk László u. 11

Vidéken

Balatonfüred
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szántód
Szeged
Veszprém

Új töltőállomás nyílt
a XIV., Népstadion úton

BENZIN, OLAJ, AUTÓFELSZERELÉSI ÉS AUTÓÁPOLÁSI CIKKEK TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL

A szervizek 6—22 óráig vannak nyitva

MOTOROSOK!
Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzáras lemberdzsek 296 Ft
Sárga vitorlásöltöny 410 Ft
Készíti: **FÁBIÁN JÓZSEF**
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

Minden típusú
AUTÓRUGÓ
javítása szereléssel
SZIVÁK JÁNOS
Bpest IV. (Újpest), Mártírok u. 5.
Telefon: 881-056

AUTÓRA
Csomagtartó, méret, kívánság szerint
Magánvizsgához, tanításhoz szükséges
pótfékpedál minden típushoz kapható
MOTORKERÉKPÁRRA
Csomagtartók, bukásvédők
minden típushoz
KOVÁCS lakatos
Bp. VII., Dob u. 98. T.: 423-843

AUTÓKERÉKRE DÍSZKARIKA
minden típusra készen kapható
PORVÉDŐ-SAPKÁT, LÁMPAKERETET
készítek
Vidékre utánvéttel
BOTH fémnyomó
Bp. VI., Rudas L. u. 15.
(A Nyugatinál) Tel.: 117-699

LENGÉSCSILLAPÍTÓK
Skoda Octavia
Opel Rekord
Simca, Fiat
Wartburg
Trabant
Moszkvics stb.
javítása jótállással
HORVÁTH L.
Budapest IX., Telepy u. 2/c.
(Hámán Kató út sarok)
Telefon: 144-513

Ipari, járműjavító vállalatok, szövetkezetek!

Kiváló minőségű

menetjavító készletek és betétek érkeztek.

60—80%-os megtakarítás érhető el időben, anyagban és bérben.

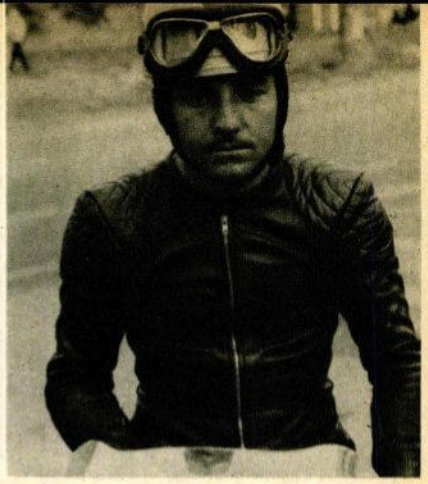
Beépítése könnyűfém termelvényekbe is lehetséges.

Raktárról kapható

az AUTÓKER

III. Kereskedelmi Egységénél
Budapest VIII., Rákóczi út 45.
Információ: 336-550

Bemutatjuk: DRAPÁL JÁNOST



— Mike Woolet, a Motor Cycling száguldó riportere készített néhány fotót Assenben, amint éppen repültem. Ahogy ő mondta, vagy négy méter magasból landoltam. Ha neki is olyan szerencséje volt, mint nekem, sikerültek a felvételei.

Mindezt olyan egyszerűen mondja el Drapál Jancsi, mint amilyen egyszerűen él, egyszerűen viselkedik.

— Először 1967-ben versenyeztem külföldön; Jugoszláviában, Karvinában jártam a klubommal, a Honvéddal. Aztán a következő évben kezdtünk el utazni, és azóta már sok országot, jobban mondva országutat meg versenypályát ismertem meg. Azért mondom így, mert nincsen időnk nézelődésre, ami pedig az emberek, a városok megismeréséhez kell. Olykor 2000 kilométert is hajtunk, pihenő nélkül.

Mit várok az idénytől? Jósolni nem tudok, jónak látszik az év, noha két vébé-futamtól távol kellett maradnom, mert a Holland Nagydíjon megsérült a kezem a négyméteres repüléstől. Az asseni depóban Dodds felesége borogatta a cipónyira dagadt bal kezem fejét. Igazán megható volt baráti ellenfeleim őszinte gondoskodása. A Yamahagyár európai vezérképviseletének igazgatója, a világbajnokok által is nagyrabecsült mister Nagaoka is megkeresett a depóban, és erőnek erejével kórházba akart vitetni. Csakhogy én nem mentem. Sőt, a 250-es kategóriában is rajthoz álltam. Igaz, a kuplungozásnál nagyon fájt a kezem, olyannyira, hogy verseny közben ki kellett állnom. Fájdalomdíjul kaptam egy hatalmas sonkát a Yamahaéktól és a jugoszláviai győzelmemért egy R5F jelű, 350-es utcai Yamahát. Pótutasszal százötvenet megy. Magam győződtem meg erről. Hogy eladom-e? Szó sem lehet róla: Most legalább lesz egy jó és gyors járómotorom.

Jelenleg (a Saschenring előtt) 27 vébé-pontom van és az ötödik helyen állok. Ha azt játszom, hogy Assenben csak a hetedik helyen végeztem volna, akkor 31 pontom lenne. És ez a számítás nagyon valós. Rögtön bizonyítok. Az első edzésen, esőben nekem volt a legjobb köridőm. Amikor másnap száraz volt az út, a negyedik rajtkockába kerültem, de ez még az első sorban volt. A pályát nagyon jól ismerem, mert egyszer Phil Read becsülettel megmutatta a pálya „trükkjeit", azaz versenyszerűen hajtott előttem, én pedig lekopíroztam, amit ő csinált. Minden pályához alkalmas lánckerékáttételről feljegyzésem van, de mert a nagy Yamahával most indultam itt először, ezért csak az edzés tapasztalataira hagyatkoztam. A rajt megint jól sikerült. Elsőként kanyarodtam a rajt utáni fordulóba. Tudott dolog, hogy az első két kör a legnehezebb, mert ekkor még mindenkiben lobog a tűz. A harmadik körben elfoglalt pozíciót — általában — már tartani lehet. Ámde hamarosan rájöttem a tévedésemre, arra, hogy a motoromnak az az áttétele, ami megfelelt az edzésen, a versenyen, a nagy hajtásban rövidnek bizonyult. Egyszercsak elment mellettem Saarinen a vízhűtéses Yamahával, aztán Pasolni és Ago az MV-vel, később Braun, majd Read. És mögöttem éreztem Kanayát. Ekkor érkeztünk ahhoz a furcsa felületű, derékszögű jobb kanyarba, amelyben olyan száz körüli tempóban elment a motorom hátsó kereke. Ma sem értem, mi történt. Egyszercsak repültem... Pedig a tempóm nem volt túlzott, hiszen az előző körökben is így hajtottam itt.

Hogy milyen emberek a nagymenők? Nagyszerűek. Összetartanak és tisztelik egymást. Persze, akad azért kivétel is. Én jóba vagyok a legtöbbel, de elsősorban a márkatársakkal. Mi hatunkra odafigyelnek a Yamahaék. Ez jó, de nem azt jelenti, hogy a motort ingyen adják. Tulajdonképpen ezeket a motorokat bárki meg sem vásárolhatja.

Mennyibe kerül a versenyzés? Sokba. Itt van például a gumi. Két verseny után eldobhatom a négy gumit, azaz cseréként be kell azokat adnom a Dunlopéknak, és 240 márkáért kapok négy új gumit. A főtengely élettartama kiszámíthatatlan. Van amikor csak egy futamot bír ki. És ezért is többszáz márkát kell fizetni. Igaz, kapok rajtpénzt, van miből vásárolnom. Most is vettem a Porsche-éktól egy láda speciálgyertyát. Ebben a sportban nem szabad filléreskedni. Meg az is igaz, hogy itthon megkapom a klubomtól a kiadásaimat. Mondjam-e: akkor is vásárolnék a motorjaimnak, ha itthon nem kapnám vissza forintban.

Mit hoz a következő esztendő? Ha az idén eredményes leszek, akkor talán lesz jövőre ismét új motor, vízhűtéses. De ehhez még hátra van az NDK, a csehszlovák, a finn, a svéd és a spanyol Grand Prix. Még csak annyit, tavaly 26 vébé-ponttal zártam az évet.

Mi kell a győzelemhez? Egy nagyon jó motorkerékpár, mondjuk a Yamaha, Hamar Zsiga megbízható szerelői munkája, jó gumik, mondjuk Dunlop, és aztán már csak adni kell a gázt.

Igen, most már csak gázt kell adni, mondta nagy szerényen a 24 éves Drapál János, ahelyett, hogy azt mondta volna, hogy a gyors motorhoz még tehetség is kell, meg nagy önfegyelem, roppant sok akarat, spártai életmód is kell a győzelemhez. No meg csipetnyi szerencse.

Rózsa György

E beszélgetés óta — lapzárta után — zajlott le a sachsenringi VB-futam, amelynek 350 kcm-es kategóriájában Drapál főtengelyhiba miatt a 3. körben a 6. helyről kiállni kényszerült. Így az összesítésben a 8. helyre szorult vissza. A 250-es futamban viszont negyedikként végzett, s ezzel az összesítésben a 17. helyről ugyancsak az első tíz közé jutott. Mire lapunk az olvasók kezébe kerül, lefutották a brünni VB-versenyt is, ami persze sokféle változást hozhat. Mindkét versenyről kiküldött munkatársunk, Rózsa György részletesen számol majd be.

Elismerést a motoros sportoknak!

Az AM 12-es számában Gaál Pál autóversenyzőről közölt sorok elgondolkoztatók. A technikai sportolók erkölcsi és anyagi elismerésének hiánya csendül ki a jogos észrevételezésből, amely párhuzamba állítja az élvonalbeli labdajátékosoknak és az autóversenyzőknek a sport érdekében eltöltött „színfalak mögötti" munkaóráit.

Az az érzésem, hogy Gaál sporttárs gondolatai nagyobb nyilvánosságot érdemelnek, hiszen a technikai század második felében a motorsportok és a motorsportolók teljesítményük arányában lényegesen kevesebb elismerést kapnak mind erkölcsileg, mind anyagilag.

Sajnos, a napisajtó, sőt a sportsajtó is igen szűkszavú egy-egy motoros és autós esemény beszámolójával. Sokszor eseménysorozatok maradnak ki a napilapokból, említést sem tesznek egy-egy bajnoki fordulóról, sőt még a nemzetközi autós-motoros versenyekről sem. Gyakran csak a halálos bukással kapcsolatban számol be sportsajtónk egy-egy rangos külföldi GP-ről, ami majdnem „negatív" propaganda.

Pedig hát azok a sportemberek, akik a technikai sportokat űzik, egyáltalában nem „rangon aluliak" az úgynevezett „embersportokat" űzőkkel szemben. A szakmai körökben járatosak tudják, hogy milyen munka folyik egy-egy motoros, autós szakosztályban, mire a gépet a rajtvonal elé tolják. És egy eredményes versenyzőnek mennyit kell saját magával is foglalkoznia, hogy megállja a helyét!

És mindezt a sportolók napi munkájuk mellett végzik, gyakran munkahelyi beosztásuk, esetleges előbbrelépésük hátrányára. Ez az anyagi oldal, amely itt-ott támogatást érdemelne. Ehhez szükség lenne a munkahelyi vezetők „rokonszenvére" a motorsportok irányában, de legelőször is a motorsportok erkölcsi elismerésére.

Az Autó—Motor — a szűkös sportrovat kihasználásával — általában igyekszik a motoros sportokat megfelelően propagálni, a száraz technikai adatok mellett az embert, a sportolót is bemutatni, és ezen keresztül sportágainknak a megfelelő erkölcsi elismerést biztosítani.

Gaál sporttárs gondolatmenetét ismét felidézve, javaslom az AM szerkesztőségének: nyisson nyilvános vitát e gondolatok kiterjesztésére, ki hogyan látná megoldhatónak, hogy a motorsportok — erkölcsi elismerés, fontosság, látogatottság tekintetében — felzárkózhassanak a többi sportág mellé.

MÉCS LÁSZLÓ
Esztergom

HOMOK VB!

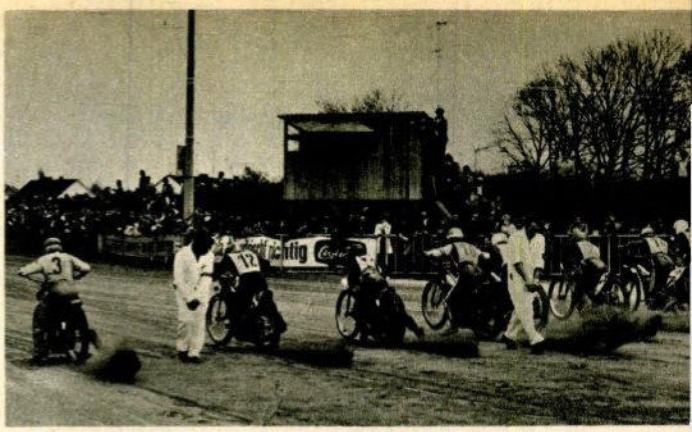
Az NSZK-beli Straubingban rendezték meg a FIM megbízásából az ún. Homok-világbajnoki verseny elődöntőjét egy ügetőversenypályán. A verseny 9 futamból áll, minden futamban 8 versenyző áll rajthoz, az elérhető pontszám a helyezések szerint: 8—4—3—2—1—0.

A 18 versenyzőből az első hat jutott tovább a kontinentális döntőbe. A kitűnően, gördülékenyen szervezett összecsapást az angol *Donald Godden* nyerte a maximális 3×8, tehát 24 ponttal (minden versenyző háromszor állt rajthoz) — 2. *Manfred Poschenrieder*, NSZK, 16 ponttal (kétszer volt első, egyszer második) — 3. *Runo Wedin*, S — 4. *Kurt Petersen*, DK — 5. *Hans Zierk*, NSZK — 6. *Alois Wiesböck*, NSZK.

A VB-futamon kívül láttunk még oldalkocsis versenyt, ahol az oldalkocsi utasa egy kormányszerűséget kezel, amivel dönti az oldalkocsis fogatot. Ennek a versenynek a helyi szakemberek szerint sincs komoly sporttekintélye. Az edzésnél két fogat bukott, miután az oldalkocsis utas nem volt szinkronban a vezetővel; a gépek szilánkokra törtek.

Az itt látott motorok annyiban különböznek a hagyományos salakgépektől, hogy ezeknek kétfokozatú sebességváltójuk van.

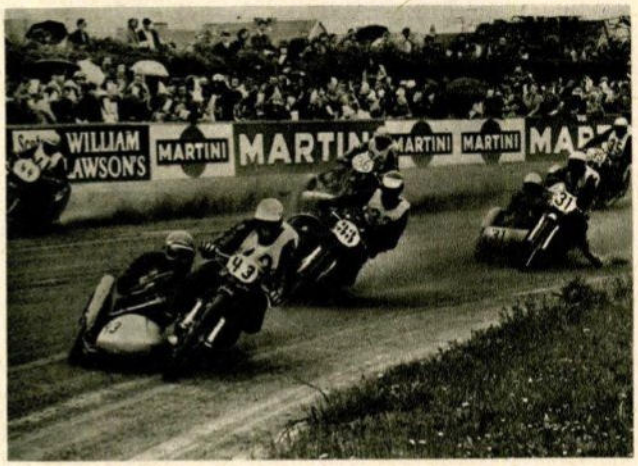
D. Gy.



Indul az egyik nemzeti futam



A győzelmi emelvény magaslatán Donald Godden, mellette Manfred Poschenrieder és Runo Wedin



Az oldalkocsikon látni a kormánykerékhez hasonló szerkezetet, amellyel a versenyzőtárs a fogat dőlését szabályozhatja.

Salakcsapat VB-előfutam Jugoszláviában

Az 5000 lakosú kis Prelog község Letenye határállomástól mintegy 6 km-re fekszik. Van egy szállodája, egy mozija, egy tekepályája és egy stadionja — nem is akármilyen. A világítási lehetőségek kivételével valóban alkalmas egy világbajnoki előfutam lebonyolítására. A FIM még tavaly megbízott, hogy vizsgáljam meg a pályát ilyen szempontból. Hogy a verseny zavar nélkül lement, végeredményben fenti állításomat igazolja, bár a káderekben még nincs meg a kellő rutinjuk az ilyen rangos versenyekhez. A résztvevők — miután az olaszok lemondtak: **Bulgária, Csehszlovákia** és **Jugoszlávia** voltak. A csehszlovák csapat konkurrencia nélkül a 16 futamos verseny minden számát megnyerte, ezzel a maximális 48 pontot gyűjtötte össze. A bolgárok 23 ponttal csak hajszálnyira tudták megelőzni a 22 pontos jugoszlávokat. A következő futam Slany-ban lesz, ahová a csehszlovák és bolgár csapat jutott tovább.

DÉKÁN GYÖRGY

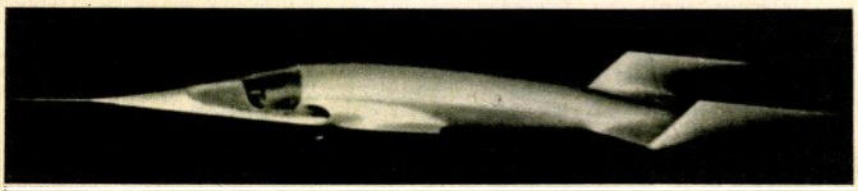
Jó verseny Ajkarendeken

Az új ajkarendeki crosspályán, amelyen akár VB-futamot is lehetne rendezni, nagyszerű bajnoki versenyt láthatott a közönség. Sajnos, a crossozóinknak kevés alkalmuk van az erők összemérésére, ami meg is látszott a második futamban. A fáradtságtól sokan buktak. **Kiss Lászlónak** is ez volt a sorsa, ő az edzésen vált meg a motorjától, és bal keze sérült meg. Nagyon jól motorozott **Vesztergom Jenő, Závodni István** és **Simon Ferenc.** Az Ajkai Alu SE rendezése kiváló volt. Jó lenne, ha jövőre 2—3 nemzetközi versenyt tartanának ezen a katlanszerű pályán!

EREDMÉNY, 250 KCM (2×40 perc + 2 kör, 3600 méter, 22 ind., 14 bef.): 1. **Vesztergom J.,** Videoton — 2. **Somogyi J.,** Alu SK — 3. **Reiterer L.,** ZM — 4. **Poszmik Á.,** HSE — 5. **Bányai J.,** Videoton — 6. **Garbacz I.,** Videoton — **500 KCM** (17 ind., 10 bef.): 1. **Simon F.,** Videoton — 2. **Závodni I.,** ZM — 3. **Kökényesi Gy.,** ZM — 4. **Czuni L.,** Kiskacháza KS — 5. **Rózsás J.,** Alu SK — 6. **Nádudvari L.,** HSE (mind CZ).

„Szuperautó" Harkovban

A Harkovi Gépjárműközlekedési és Útépítési Főiskolán készült Vladimír Nyikityin irányításával a Hadi—9 nevű, gázturbinával meghajtott „szuperautó", amellyel át akarják törni a hangfalat, azaz — mint ahogy Nyikityin mondta — el akarják érni az óránkénti 1000 km-es sebességet. A 10 méter hosszú, kerekeken gördülő ágyúgolyó gyomrában elhelyezett turbina kereken 5000 lóerőt termel. (Mint ismeretes, az amerikai Gary Gabelich 1001,67 km/óra sebességgel tartja a világrekordot „Blue Flame" nevű rakétájával.)



SPORTHÍREK

EGYHÓNAPOS BETEGESKEDÉS UTÁN ismét volánhoz ült és győzött Tyrrelljével a skót Jackie Stewart a Francia GP-n; második a VB-lista vezetője, a brazil Emerson Fittipaldi, akit a célban az újzélandi Chris Amon követett.

SALAK-, KART- ÉS CROSSVERSENYEKRE kerül sor az MHSZ naptára szerint vidéken és a fővárosban július 30-án. Szolnokon lesz a salak junior bajnokság 4. futama, az Andor utcai buszgarázs udvarán kerül sor a kartversenyre, a meghívásos crosst pedig Szegeden rendezik.

BOBBY UNSER nyerte az 500 mérföldes versenyt Indianapolisban. Átlaga 315 km/óra volt.

A KÖZEL 1000 KILOMÉTERES Targa Florio túraversenyt a Ferrari legénysége, Merzario és Munari nyerte az Alfa-Romeo-párosok, Galli/Marko és Adamich/Hezemans előtt.

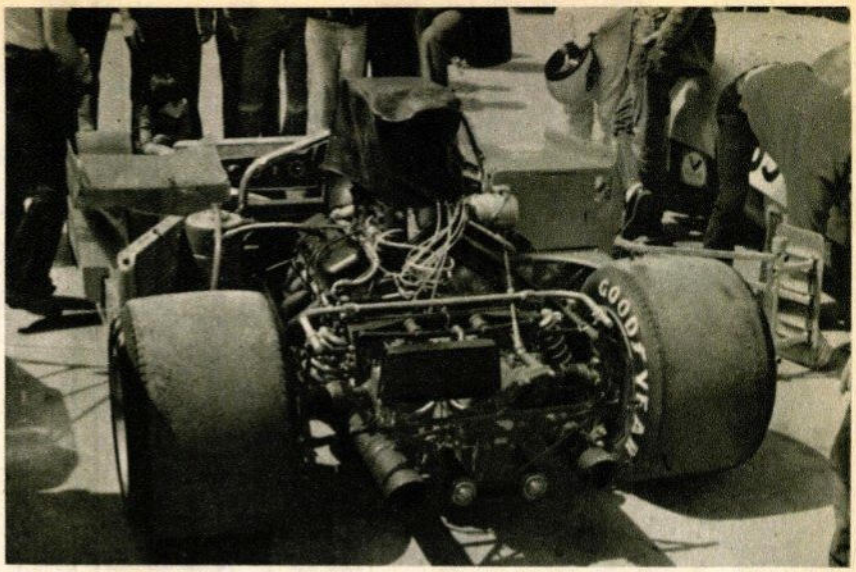
A GOKART SZOCIALISTA KUPA II. futamát az NDK-beli Lohsa városban rendezték július 2-án. Ezúttal Petrašek (CS) legyőzte Kochot (NDK), de az összesítésben Koch vezet. A csapatversenyt ismét a lengyelek nyerték az NDK és Csehszlovákia előtt, a mieink ezúttal csupán 4 ponttal szorultak a 4. helyre, megelőzve a szovjet együttest. A III. futamra július 23-án Moszkvában kerül sor.

A KAPOSVÁROTT megrendezett Országos Meghívásos Motocross Verseny 250 kcm-es kategóriájában Mohácsi, míg az 500-asoknál Kökényesi nyerte mindkét futamot, így biztosan szerezték meg a végső győzelmet. **EREDMÉNY: 250 KCM** (18 induló: 1. **Mohácsi,** Bp. Honvéd, 2 pont — 2. **Poszmik,** Bp. Honvéd, 5 — 3. **Gubala,** Bp. Honvéd, 6 — 4. **Madasitz,** Esztergom, 7 — 5. **Horváth,** Szeged, 10 — 6. **Csintalan,** Nagykanizsa, 15 — **500 KCM** (11 induló): 1. **Kökényesi,** ZMMK, 2 — 2. **Závodny,** ZMMK, 4 — 3. **Szép,** ZMMK, 7 — 4. **Czuni,** Kiskacháza, 8 — 5. **Nádudvari,** Bp. Honvéd 9 — 6. **Németh,** Kaposvári Volán, 15 pont.

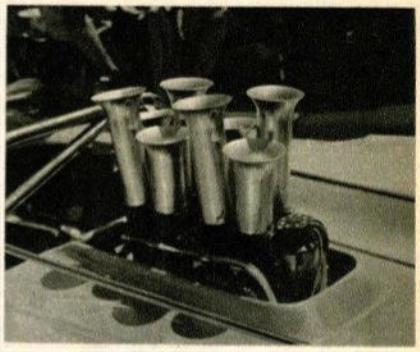
Rövid tudósítás egy CAN-AM versenyről

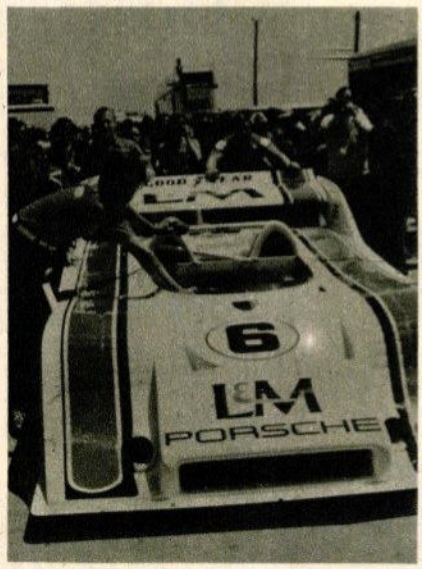
Az USA és Kanada számára többfordulós gyorsasági autóbajnokságot írtak ki, amelyen méretkorlátozás nélküli kocsikkal lehet versenyezni. Ezeken az úgynevezett Can-Am versenyeken igen jelentős pénzdíjakat lehet nyerni...

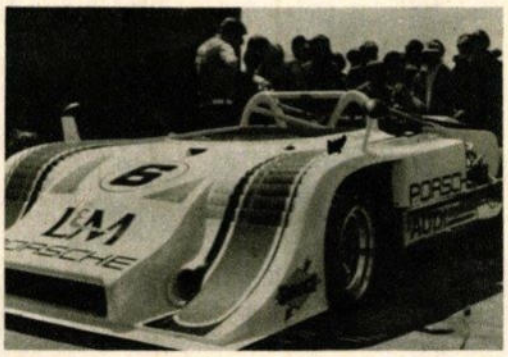
Kanadai olvasónk, *Leslie Toth* (Kitchener, Ontario) szép színesképeket küldött az idei első, mospartai Can-Am versenyről, amelyet némi szerencsével *Denny Hulme* nyert meg McLaren M8F kocsival. A verseny szenzációja a *Mark Donohue* által vezetett új Porsche—914 volt, amelynek 10,5 literes, kompresszoros motorja 900 lóerős. A 18. körig a Porsche volt az élen, de ekkor a feltöltő miatt megállt a depójában, és amire megjavították, *Revson*, valamint márkatársa, *Hulme* már 3 kör előnyre tettek szert. Fokozott izgalom kísérte ezután a versenyt, mert *Donohue* körről körre nyomult előre, egymás után döntve a körrekordokat. Amikor a győztes *Hulme* előtt lecsapódott a kockás zászló, már csak fél kör hátránya volt *Donohue*nak, aki így került a 3. helyre.



Félelmetesen fest a 8100 kcm-es, 740 lóerős McLaren M8F „erőműve" és az úthengernyi slick gumiabroncsok. A jobbról látható „orgonasípok" etetik a masztodon motor nyolc hengerét. (A McLaren legkomolyabb ellenfele lett volna az a Shadow — Árnyék —, amely 1970-ben mutatkozott be, de pénzügyi zavarok miatt akkor eltűnt a pályákról, és most ismét jelentkezett. Az ék alakú, 60 cm magas rakéta az óránkénti 300 km-nél nagyobb sebességgel száguld... de még nem állóképes. Ötfokozatú sebességváltója kuplung nélkül működik. Talán később hallunk majd a Shadow eredményeiről is)







A karosszérián látható nyílások a kerék előtti és feletti részen biztosítják a gumik hűtését szolgáló levegő belépését — (Jobbra) A Donohue vezette Porsche üldözi a szökevényeket. A GPDA — a GP-versenyzők szövetsége — által kívánt vezetőpalánk jól látható a kanyar külső ívén

(LESLIE TOTH felvételei)



Az amerikai képviselet szerelői tolják a rajthoz a legújabb Porsche—914-et. Motorja 10 500 kcm, teljesítménye kompresszorral 900 LE

CÍMLAPUNKON:

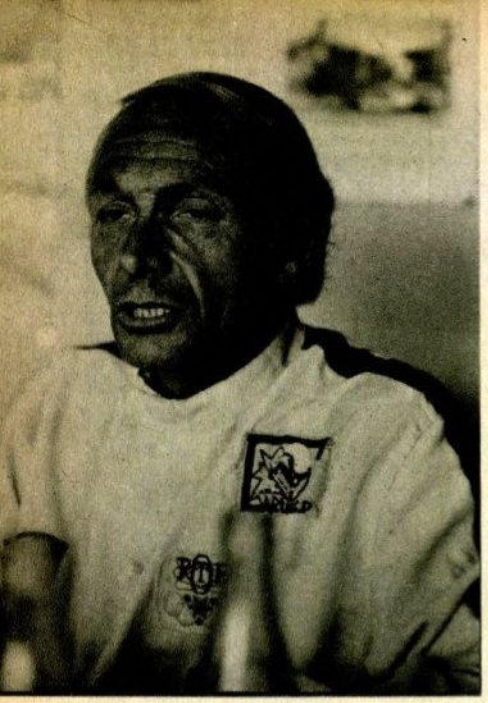
Az idei turistaszezonra ilyen segélykocsikat állítottak üzembe az olasz utakon...

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

INDEX: 25.108

72.8017 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató

Autó-Rodeó Budapesten



Több mint száz filmben vetette le magát a háztetőkről, ugrott ki a robogó vonatból vagy autóból ez az őszhajú, csontjait tört francia „cascadeur" — vagyis veszélyt vállaló: Gilles Legris, a párizsi autó-rodeósok kapitánya...

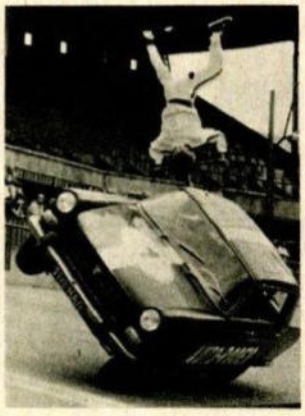


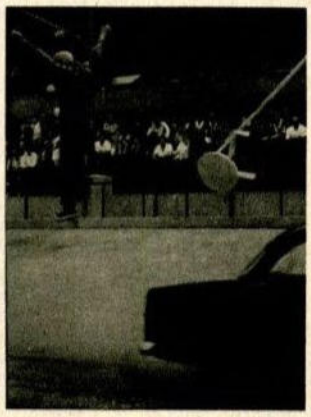
...és ezek a bátor muskétásai, akiknek ugyancsak hegesztettek a csontjaik. Hogy mit tudnak? Például kerékperemen autóznak. Hogy kell ezt csinálni?



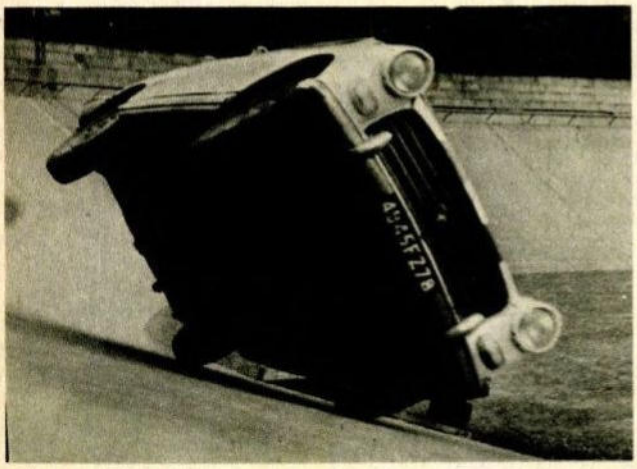
És ha nagyon meleg van a kocsiban, az utas az ablakon át kimegy a tetőre hűsölni. (Vajon négy keréken hajtva, tudna-e vezetni a... Soroksári úton?)



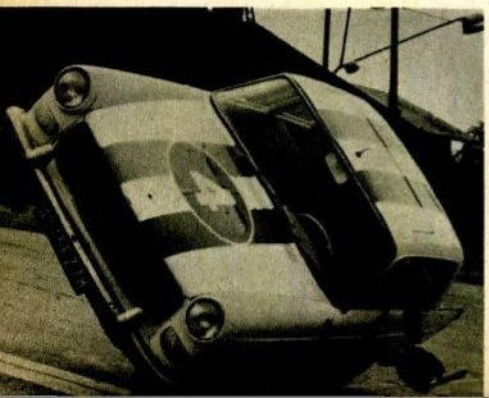




De akinek ez sem elég, az még fejállásra is vállalkozhat (ha tud fejen állni). A másik képen az autó belerohan a lécállványba, és az azon álló cascadeur a kocsi mögött fog talajt







Ráhajtunk egy ilyen rámpára, ettől megdől a Peugeot, aztán már csak arra vigyázunk, hogy ne boruljon fel a kocsi. Ennyi az egész. Így könnyebb felvenni a földről a sisakot.



Legris mestert felszijazzák a Simcára (itt éppen a sisakját veszi fel), és aztán beleszáguldanak a lángoló palánkba. Még a fényezés is lángra lobban...

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)