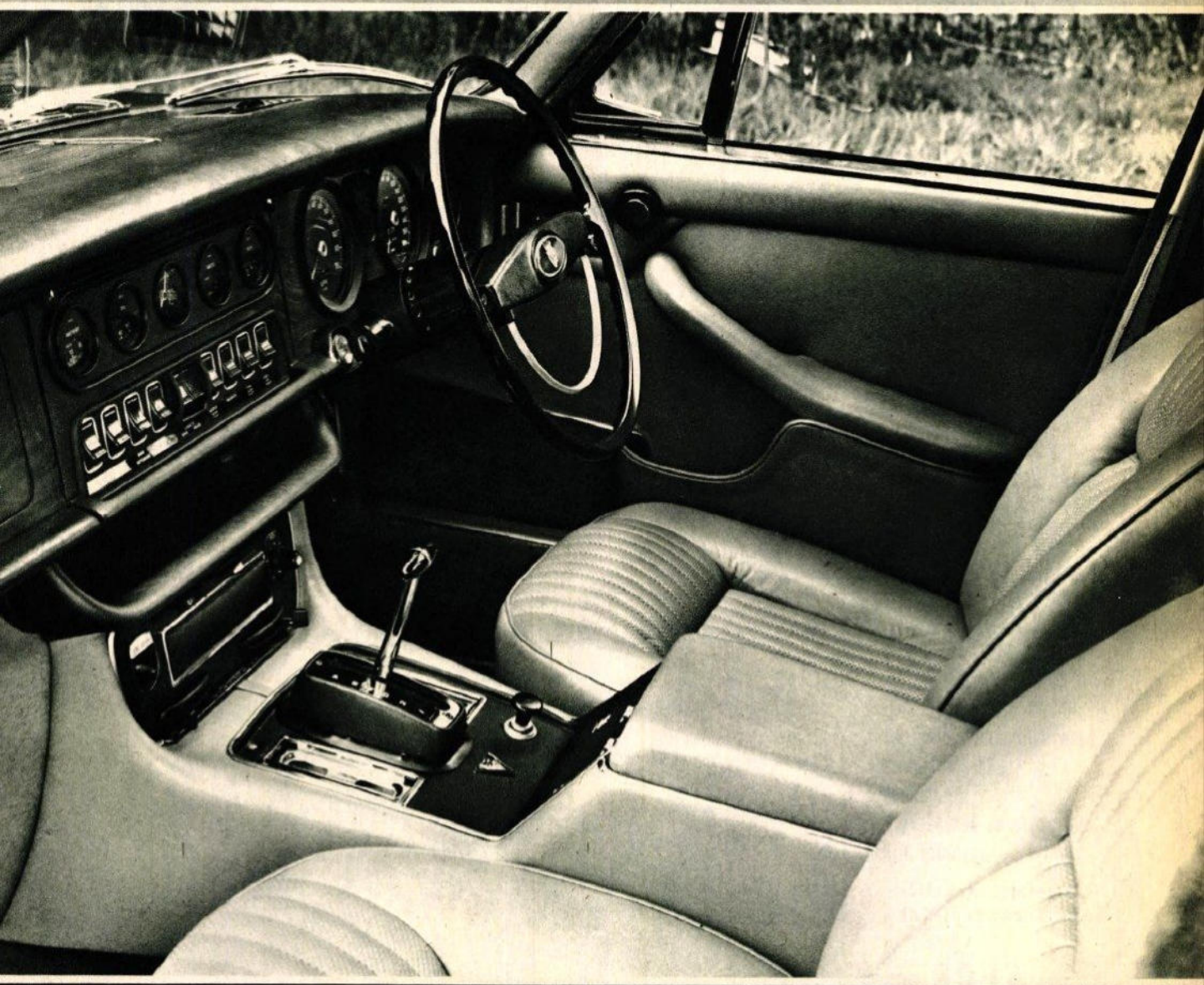




autó-motor

XXV. évf.
1972. VIII. 21.
Ára: 3 Ft
16

ZSIGULI, Polski-Fiat, Wartburg—353, Moszkvics—408 stb.
személygépkocsi-típusokhoz autóköpenyek, tömlők
ELŐJEGYZÉS NÉLKÜL KAPHATÓK!



SEMPERIT Radiál 155 SR—13

SEMPERIT Favorit Diagonal 6,15—13



HUNGAROSZERVIZ

Budapest XIV., Gizella út 20. Telefon: 836-917

Kiegyensúlyozva — felszerelve is:

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

HUNGAROSZERVIZ

OPEL-SZERVIZ
Bp. XIV., Cserei u. 8.
Telefon: 835-196

HIVATÁSOS GÉPKOCSIVEZETŐK, MAGÁNAUTÓSOK!

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

ÖRÖMMEL ÁLLUNK RENDELKEZÉSÜKRE:

ÁFOR



FORGALOMRITMUS

„Minden hatodik órában meghal egy ember az úton". A mi útjainkon...

... és tizenegy percenként immár szinte törvényszerűen a közlekedési baleset során a legjobb esetben is megsérül közülünk valaki.

De vajon miféle törvényszerűséggel kell szembenéznünk, hogy megváltoztathatatlan tényként könyveljük el a nagyon is riasztó valóságot jelentő statisztikai adatot?

A hazai járműpark eddig soha nem tapasztalt rohamos emelkedésével? Vagy a motorizációnk lendületes fejlődésével? Aligha, hiszen ezt minden józan megfontolású ember kívánatosnak és szükségesnek tartja. Lelkük mélyén még azoknak is egyet kell érteniök — és minden bizonnyal egyet is értenek — ezzel, akik fennhangon a békés kvaterkázások nyugalmas és biztonságosabb időszakát idézik vissza. Nyilván ők is (akik egyébként az autózásnak esküdt ellenségei) fel tudják mérni, hogy a motorizációs fejlődést nem csupán a magánautósok és a magánautók számának gyarapodása jelenti.

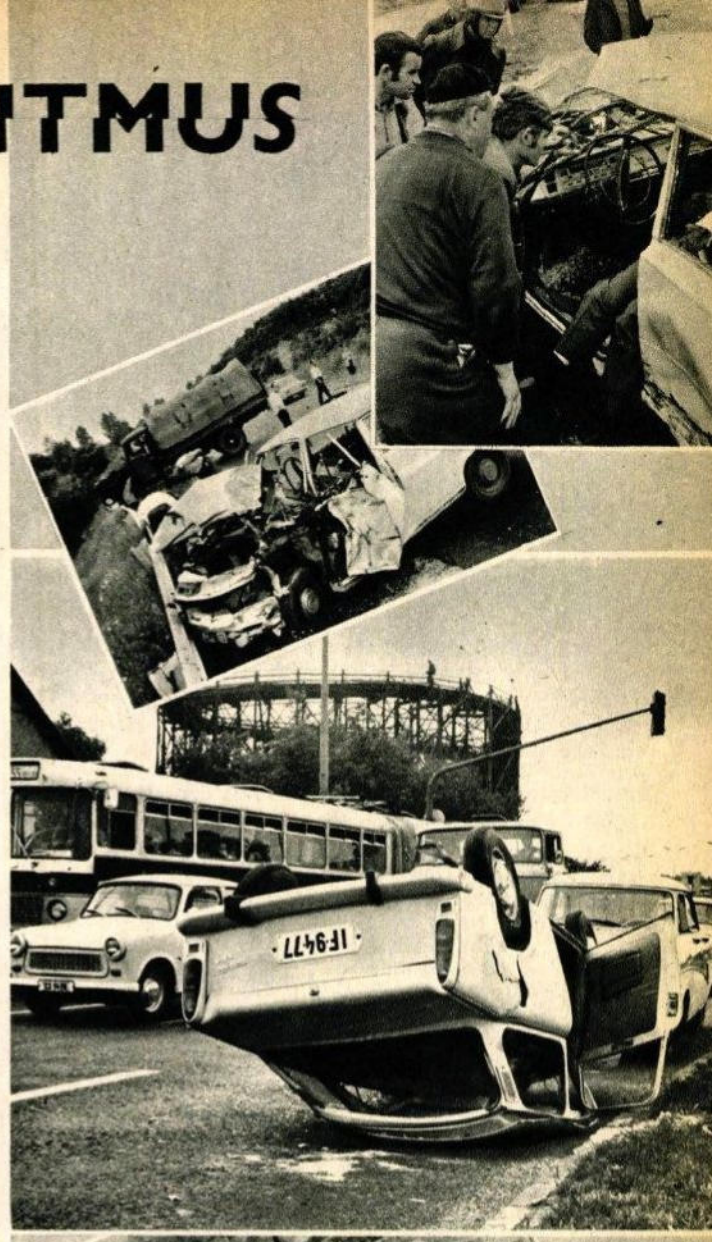
Az autó ma már nem csupán a kényelmesebb és gyorsabb egyéni helyváltoztatás eszköze, hanem nélkülözhetetlen kiszolgálója az életnek. A mi életünknek is. Az autók szállítják el a frissen betakarított búzát a mezőről, és viszik a tejet, a kenyeret és minden más, az alapvető életfenntartásunkat jelentő javakat az üzletekbe. Az autó szárnyakat ad a világot látni kívánó utazásainkhoz. És az autó segítségét várjuk akkor is, amikor az árvíz, az elemi csapások részeseit kell menteni, biztonságba helyezni, vagy amikor valakit súlyos betegen — és jóllehet nem is a közúti baleset sérültjeként — a másodperceket is számlálva, az orvos gyógyító keze alá kell vinni....

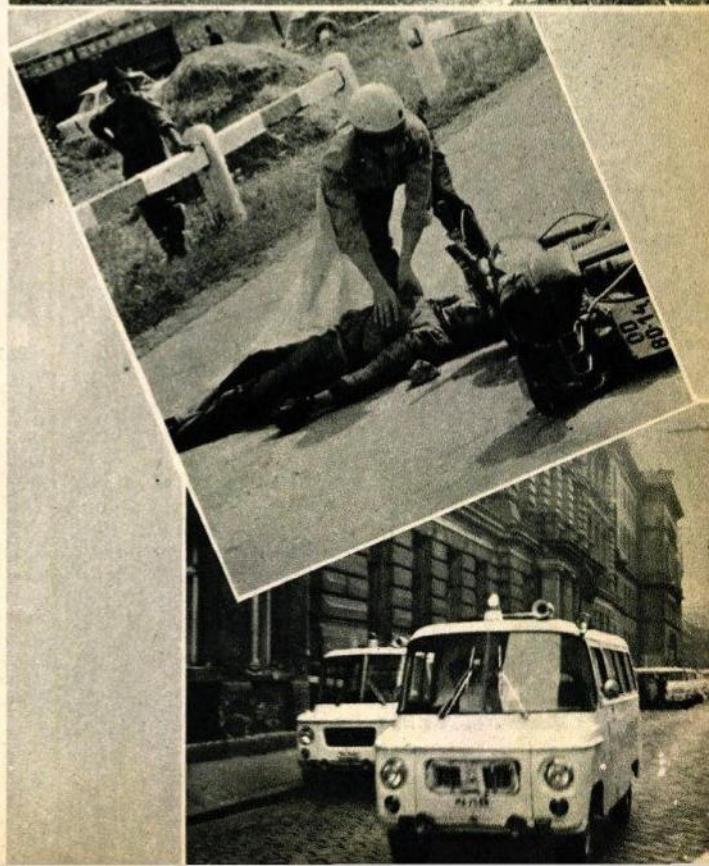
Vég nélkül folytathatnánk a sort. De tovább azt bizonyítani, hogy hazánkban is a motorizáció minden árnyalatának gyors, sőt még gyorsabb ütemű kibontakoztatására szükség van, a mi lapunkban, a mi olvasóink számára, nyilván felesleges.

Mi azt is tudjuk, hogy a közúti forgalom nagyarányú fejlődésének egyik igen szomorú és számításon kívül nem hagyható kísérő jelensége a baleset. És éppen a közúti közlekedés — a közlekedés egészén belül — az az ágazat, ahol a leggyakoribb a baleset: sokszorosan felülmúlja a vasúti, a vízi és a légi közlekedés baleseti gyakoriságát. Miért?

Nos, elsősorban azért — ami a közúti közlekedés sajátos vonása is —, mert a gépjárművek közlekedésénél lényegében az egyéni, érzelmi szempontok igen erőteljesen érvényesülnek. A szabályok megtartása, alkalmazása, a veszélyhelyzetek megítélése, a sebesség megválasztása többnyire szubjektív értékítéleten alapszik. És nagyon sokszor a tulajdonképpeni baj bekövetkezésénél ugyanezek a szubjektív hibák játszanak közre néha azzal is, hogy a gépjármű közlekedésére kijelölt úttesten, kereszteződésben vagy csomóponton akár a tervező, akár a kivitelező a táblák elhelyezését, az útburkolati felfestést, esetleg éppen a forgalomirányító lámpák programozását rosszul oldotta meg.

Túl gyakran olvashatunk és hallhatunk ma arról, hogy az autó — nem ritkán tehergépkocsi és autóbusz — a járdára hajtva vagy a kijelölt átkelőhelyen áramlók közé rohanva halálra gázol gyalogosokat. Kevés, nagyon kevés kivételtől eltekintve az ilyen tragédiák kiváltó oka a forgalomritmustól durván eltérő tempó. Tehát nem is mindig az adott járműtípusra engedélyezett sebességhatáron felüli száguldás, hanem annak a tempónak a kierőszakolása, amit úgy fejezhetünk ki a legérzékletesebben, hogy: relatív gyorshajtás. Mert hiába van engedélyezve történetesen a városon belül az 50 vagy 60 km-es tempó, ha ez adott esetben gátlástalan száguldásnak minősülhet. Csupán azért, mert a forgalom ritmusa — és ebben a ritmikus forgalmi áramban akár gyalogo-







san, vagy más járművel részt vevő többi közlekedő partner — ennél lényegesen mérsékeltebb sebességértéket követ.

Sokszor elhűlve, riadtan szemléljük a sok egyéb márkájú és típusú autók mellett a ZIL teherautók, a gyorsjárati autóbuszok és egyes, az utastól „célprémiumért" gyorsjáratba hajszolt taxik hajmeresztően durva forgalomritmus-töréseit is.

Úgy tűnik, nem elég eredményes e járműtípusok vezetői számára tartott szakmai továbbképzés előadássorozata. Pedig az ilyen alkalmakkor minden bizonnyal szó esik, szó kell, hogy essék arról, hogy például a ZIL teherautó kivételes dinamizmusa konstrukciós szempontból alapvetően e kocsi teherbírásának van alárendelve. De sokan e járműtípus vezetői közül, úgy látszik, nem akarják figyelembe venni a tengelyterheléssel, a kanyarstabilitással és sok egyéb konstrukciós adottsággal együtt járó törvényszerűségeket, és — egy óvatlan pillanatban megvan a baj. Ezzel együtt jogos kívánság ma már, hogy ezeknek a járműveknek a végsebességét — a gyorsulási adottság fenntartása mellett — valamilyen ügyes technikai megoldással intézményesen redukálni kellene. De addig is, amíg sor kerülhet erre, minden bizonnyal hatásos fegyver lesz a városon belül száguldozó járművek megrendszabályozására, fékentartására a közlekedésrendészet fegyvertárának új, hatásos eszköze: a gyorshajtók leleplezésére különösen alkalmas Traffipax forgalomellenőrző és fényképező berendezés.

Sok gyorsjáratú autóbusz fiatal vezetője is mintha abban a fogalomzavarban szenvedne, hogy a piros színű, három számjegyű viszonylatjelzés védelme alatt mindent és mindenkit elsöprő száguldozással — a szállított utasok tömegét is veszélyeztetve — a városon belüli utcákon szlalomversenyt rendezhet.

Tudomásunk szerint — és minden bizonnyal hivatalosan is így van — a „Gyorsjárat" felírás és az ezzel járó viszonylatszám csupán azt jelenti, hogy nem kell az ilyen autóbuszokkal minden egyes megállóban a le- és felszállások lebonyolódására várva időt vesztegetni.

És ha már a spontán kiragadott, különösen kirívó példáknál tartunk, ugyancsak leszögezhetjük: az autótaxik sem élvezhetnek olyan előjogokat, amelyek felhatalmazhatnák vezetőiket arra, hogy akár az utas buzdítására, akár egyéni ambícióból a forgalomritmust veszélyeztető manőverezéssel zavarják a harmonikus rendhez igazodók mozgását. Az ilyen nagy autósvállalatoknak külön is kitűnő lehetőségük és jól képzett szakembergárdájuk áll rendelkezésre arra a célra, hogy a gépjárművezetőik szakmai ismereteit rendszeresen gazdagítsák, ugyanakkor a forgalomban tanúsított magatartásukat is szemmel tartsák — a sorozatosan bajt keverőket, a forgalomritmushoz nem alkalmazkodókat pedig (a szakemberhiányra hivatkozás nélkül) példásan elmarasztalják.

Minden bizonnyal nagyon sok segítséget tud nyújtani más közlekedési vállalatoknak is a megbízható autóvezetői szakembergárda kialakításához a Volán Trösztnél nemrég létrehozott pszichológiai állomás.

Hangsúlyozni szeretnénk, hogy a ZIL-ek, az autóbuszok, az autótaxik vezetőire vonatkozó, kiragadott példákkal távolról sem akarjuk azt érzékeltetni, hogy ezeket a járműtípusokat, illetve vezetőiket a közvélemény teljes egészében elmarasztalná. Mert emlékezünk, és gyakran vissza is kell emlékezni arra, hogy éppen a teherautók vezetői — közöttük igen nagy számmal a ZIL-ek vezetői is — azok, akik a rendkívüli helyzetekben, az áruk gyors elszállításában, az elemi csapások áldozatainak mentésében, tehát minden időben és minden körülmények között az egyéni áldozat feltétlen vállalásával, teljes odaadással oszlopai a közlekedésnek, segítői a társadalomnak. Természetesen ugyanez vonatkozik más áttételekben az autóbuszok és az autótaxik vezetőire is, ha már válogatás nélkül ezeket a példákat ragadtuk ki. Bízunk abban is, hogy az ő munkahelyükön az autóvezető kollektíva is éppen úgy elítéli a közöttük levő rendbontókat, mint a közvélemény.

Persze, a forgalomritmus megbontóit nemcsak a relatív vagy abszolút értelemben vett gyorshajtók között kell keresnünk. Az igazsághoz tartozik, hogy őket különben sem kell keresnünk. A forgalomritmus megbontói közé tartoznak azonban az úgynevezett vasárnapi autósok is, akik hetes szünetek vagy akár éves kihagyások után csak időszakonként ülnek az autó volánjához.

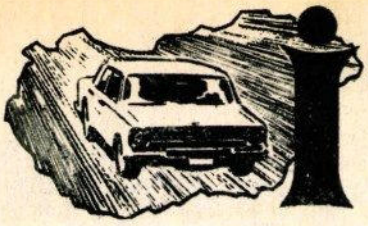
Az ilyen autósok gyakorta tapasztalt bátortalan macskaléptei a forgalom áramában ugyancsak sok zavart okoznak. Nem ritkán ők azok, akik a forgalom harmonikusan zajló folyamatában valamilyen váratlan, ésszerűtlen manőverezéssel a baleseti veszélyt megteremtik. Esetleg mások ütköznek össze, vagy éppen gázolnak miattuk. S ők közben csendesen elosonnak onnan...

A külföldi vendég el nem mulasztaná, hogy őszinte lelkesedéssel dicsérje országunkat, fővárosunkat. Manapság pedig már a forgalom gyors és biztonságos lebonyolítását hivatott technikai eszközeinket, intézkedéseinket is mind kevesebb jogos bírálat éri. De egy dolgot egybehangzóan mindenki elmarasztal: ideges, erőszakos vezetési stílusunkat, s a zaklatott forgalomritmust. Rossz jel az is — ami egyébként ebből a megállapításból is következik —, hogy mindenki tudja: ez idő szerint a legsúlyosabb közlekedési adatokat jelentő ranglistán világviszonylatban is „előkelő" helyet harcoltunk ki magunknak. Az elsők között...

Mit tegyünk hát? Sok mindent írtunk már és minden bizonnyal írunk is még e témához kapcsolódva. Ezúttal tehát befejezésül csupán annyit: nincs más recept, mint hogy vezessünk mindenkor körültekintően és előrelátóan. Tehát a forgalom áramához kapcsolódva, annak pillanatnyi változásaival, a forgalomritmussal együttmozogva. Csupán ezzel a vezetéstechnikai magatartással is sokat tehetünk azért, hogy ne kelljen meghalnia minden hatodik órában egy embernek — közülünk egynek! — az útjainkon.

Almássy Tibor





Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER,
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

56

Lillafüred felé haladva, Miskolcon *a körforgalmú Marx teret keresztezzük, majd bal oldalt a DVTK-stadiont hagyjuk magunk mögött. A teljesen új Kilián-lakótelepre érünk. A felszabadulás előtt itt szántóföldek és legelők voltak. E rövid negyedszázad alatt teljesen megváltozott a táj képe. Tulajdonképpen ez az új városrész köti össze Miskolcot Diósgyőrrel* (1. kép).

Az út jobb oldalán egy kis park mögött emelkedik az a 9 emeletes épület, amelynek tetején a csillagvizsgálók jellegzetes kupoláját látjuk. A ház előtti térre kocsival és autóbusszal is behajthatunk. A nyúlványépület félemeletén (a bal kéz felőli ajtón keresztül) jutunk el dr. Szabó Gyula Dorottya utca 1. szám alatti lakásához. Itt kapunk szakszerű tájékoztatást a csillagvizsgáló megtekintéséről: előzetes bejelentés esetén vasárnap is nyílik lehetőség csoportos látogatásra. Felnőtt és iskolás csoportok részére előzetes felkérés alapján a világmindenségről, űrkutatásról stb. színes filmvetítéssel egybekötött szakszerű előadást is tartanak. Az előadásra és a filmvetítésre külön terem áll rendelkezésre. A belépődíj mellett az előadásokra a TIT-nél rendszeresített díjat kell fizetni. A csillagvizsgáló állomáson szakkörök is működnek. A közeljövőben csillagászati kiállítást rendeznek. A tudományos megfigyelésekre alkalmas műszerek és berendezések segítségével követik a szputnyikok és természetes égitestek útját (2. kép). *A csillagvizsgáló nagy kupolája alatt hatalmas, 350-szeres nagyítású távcső húzódik meg. Ennek segítségével valójában „bepillanthatunk" a világmindenség rejtelmeibe, sőt a város életébe is. De távcső nélkül is szabad szemmel élvezhetjük e nagyváros minden irányból elénk táruló panorámáját, zsongását.*

Útunkat folytatva, a csillagvizsgáló tetejéről madártávlatból látott jó öreg diósgyőri várhoz érkezünk. Jó, mert ódon falai kevés vért, bosszút és haragot láttak, derűt, vidámságot, mulatozást viszont annál többet. Öreg, mert a XIII. századtól állnak alapfalai. A Szinva-patak völgyében az 500—600 m magasságú Bánya-Bükk hegy tövében a felszíntől mindössze 10—15 méterre kiemelkedő dombocska áll. Ezt a természet alkotta, csonkakúp alakú képződményt várdombnak nevezték el. A legújabb kutatások azt bizonyítják, hogy ezen a helyen két évezreden keresztül, i. e. 1000-től egészen a honfoglalásig gyűrű (győr) alakú vizesárok ölelte körül a dombon megépített földvárat. Az e vidéket lakó törzsek számára a kerek alakú dombocska — a védelmi erejét növelő mély vizesárokkal — hosszú évszázadokon keresztül háborúskodás vagy törzsi villongás idején rendkívül jó menedékhelyül szolgált.

A várat először Anonymus említi, majd ezt követően egy 1271-ben kelt oklevél ad róla hírt. Ekkor ugyanis Ernye bán kőbástyával ellátott hatalmas erősséget építtetett, s falai között megkezdte a díszes várkastély építését is, melyet fia, István, fejedelmi pompával rendezett be. Róbert Károly a király iránti hűtlenségük miatt a várat elkobozta. Maga a király nem sokszor fordult meg falai között, de fia, I. Lajos uralkodásának második felében — amikor lengyel királlyá választották — gyakran tartózkodott itt. A várat impozáns, királyhoz méltó várkastéllyá építtette át. A régi várfalak helyére újak, négy sarkára pedig egy-egy hatalmas, védelmi célokat is szolgáló torony került. (3. kép.) *Az első emeleten levő lakosztályok, a lovagteremmel a királyi udvar szállásául szolgáltak, a földszinten, illetve az alagsorban pedig az őrök és a kiszolgáló személyzet nyert elhelyezést.*

I. Lajos halála után a vár országos jelentősége csökkent, mert Zsigmond feleségének adományozta. Zsigmondnak ez az intézkedése hagyománnyá vált, s így a diósgyőri váruradalom egészen a mohácsi vészig a mindenkori királyné birtokállományához tartozott. A fényes pompák, vadászlakomák, víg mulatozások zaja lassan elült. A mohácsi vész után megkezdődött e nemes építmények lassú, senki által nem gátolt romlása.

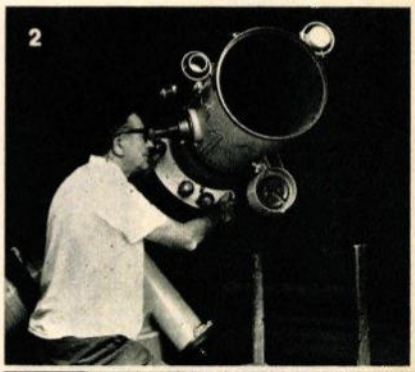
A diósgyőri vár egyetlen ismert ostroma 1674-ben zajlott le. A várőrségben magyar és osztrák katonák tartózkodtak. A Bükk hegységeiben bujdosó kuruc legények csatlakoztak a várőrség magyar katonáihoz, az osztrák katonák pedig ellenállás nélkül átlovagoltak Kassára. A császári fegyverekre dicsőséget éppen nem hozó eset a kassai császári parancsnokot olyannyira felbosszantotta, hogy jól felszerelt csapatot küldött a vár visszafoglalására. Pár napig tartó kemény pufogtatás után az őrség a várat feladta. 1678-ban a még mindig jelentős erődítményeket — a várárok mellett húzódó kőfalat, a felvonóhíd bejáratát és az ezt védő két őrtornyot — már a kurucok romboltak le, nehogy a császáriak fészkelhessék be magukat. A Rákóczi-szabadságharc bukása után a négytornyos várkastély is gazdátlanná vált. Az idő vasfoga a szépen megépített várkastélyt sem kímélte. „Munkáját" a környező lakosság segítette és siettette: a környék legjobb és legolcsóbb kőbányájának tekintették. A négy évszázadon át pusztuló vár utolsó lakója egy rozzant kazamata sarkában meghúzódó öreg cigány volt, ki 1860-ban vett örök búcsút a vártól.

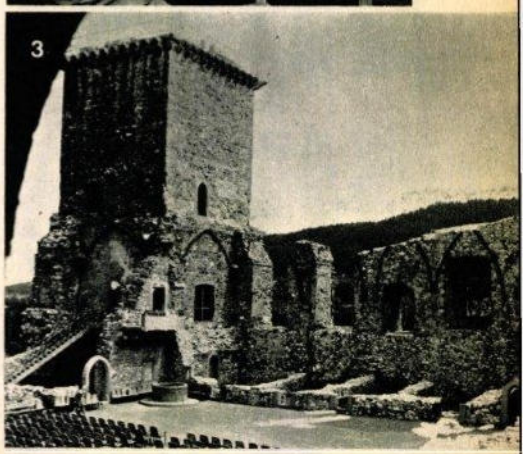
E méreteiben igen jelentős középkori műemlékünk tényleges helyreállítása és állagmegóvása 1953-ban kezdődött el, s napjainkban is folytatódik. A néhány helyreállított helyiségben főleg az ásatások alkalmával előkerült tárgyakból készített kiállítás látható. A várkastély belső udvarán nyaranként mind jelentősebb, igen kellemes hangversenyeket rendeznek. A vártól jobbra, csupán 100 méter távolságban tiszta vizű strandfürdő helyezkedik el.

(Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)





am híradó

AZ AUTÓKÖZLEKEDÉSI TANINTÉZET
a közületi személyautó-állomány csökkentése során felszabaduló személyautóvezetők részére rövidített időtartamú (90 órás) gépkocsivezetői gyakorlati oktatói tanfolyamokat szervez. Jelentkezni lehet az ATI budapesti és vidéki iskoláinál, ahol a feltételekről részletes útbaigazítást adnak. A tanfolyam ideje 7 hét, az előadásokat hetenként három alkalommal, 17—21 óráig tartják. A tanfolyam díja 250 Ft, s ehhez járul a vizsgadíj, amely a B+C járműkategória esetén 300 Ft. A tanfolyamot sikeresen elvégző hallgatók az ATI budapesti és vidéki iskoláinál, az MHSZ-nél és az Autóklubnál kaphatnak gépjárművezető-szakoktatói állást.

HÁROMEZERÖTSZÁZ AUTÓVEZETŐT
keresnek Budapesten. Mint ismeretes, a közületi gépjárművekről szóló — július 1-én életbe lépett — kormányrendelet következtében várhatóan sok gépkocsivezető válik meg a régi munkahelyétől, s helyezkedik el másutt. Munkába állásuk elősegítésére a fővárosi munkaügyi szervek felmérték a felszabadult gépkocsivezetők elhelyezkedési lehetőségeit. Főleg teherautó- és autóbuszvezetőket keresnek, a Fővárosi Autótaxi és a Volántourist pedig mintegy 2000 személyautóvezetőre tart, illetve tartott igényt. A munkahelyet változtató gépkocsivezetők elhelyezkedésének megkönnyítésére a budapesti Munkaerőgazdálkodási Hivatalok (VIII., Baross utca 124. és XIII., Katona József utca 25.) akár vállalati, akár egyéni érdeklődésre készséggel adnak felvilágosítást.

AZ AFIT
átvette a Belügyminisztérium Miskolci úti gépkocsijavító üzemét, és ezzel megalapította az AFIT III. számú Autójavító Vállalatát. Az üzem eddig zömmel teherautókat javított. Az év második felében fokozatosan állítják át az üzemet az új szolgáltatásra, amelynek révén újabb évi egymillió munkaóra javítási kapacitás áll majd a fővárosi autótulajdonosok szolgálatában.





Csehszlovákia államfője feleségének a patronálásával női autóvezetőkből álló kis csoport béketúrát tett Lidicébe. A tragikus emlékű cseh városkában 30 évvel ezelőtt a német fasiszták egy megtorló akció során minden férfit lelőttek, az asszonyokat és a gyermekeket koncentrációs táborba hurcolták és ezt követően a városkát szinte a földdel egyenlővé téve, teljesen elpusztították. Csak néhány túlélője maradt e szörnyű pusztításnak. Ezek egyike Marie Jerosova, a női csillagtúra egyik tagja nyitotta meg június 30-án az ünnepi startot. Skodával, Trabanttal, Moszkviccsal indultak Lidicébe, és még több olyan várost is felkerestek, amelyet a háborúban hasonló sors ért. A hölgycsapat megérkezését mindenütt békés tüntetés követte annak érdekében, hogy a háborús pusztításnak az egész földkerekén mielőbb vessenek véget, és Lidice példája soha ne ismétlődhessék meg
(Jiří Kinkor felvétele)



A Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács szeptember 17-én a Kisstadionban rendezi meg a budapesti közlekedési úttörők VI. találkozóját. Ebből az alkalomból az FKBT kéri a veteránautóval és régi motorkerékpárral rendelkezőket, hogy a gazdag program még színesebbé tétele érdekében minél nagyobb számban vegyenek részt járművükkel ezen a rendezvényen, és jelentkezésüket mielőbb szíveskedjenek az FKBT Titkárságának levélben (V., Curia utca 3.) vagy telefonon (189-379) bejelenteni. A várhatóan nagy számú jelentkezőknek a fáradozásukért előre is köszönetet mond az FKBT Titkársága. Ez a kép a közlekedési úttörők V. találkozóján készült, amikor a rendőregyenruhás kisiskolások éppen a forgalomirányításból vizsgáztak a sok ezres nézőközönség előtt

A CRVENA ZASTAVA
jugoszláv autógyár jelentősen emelte gyártmányainak belföldi árát. Belgrádi lapjelentések szerint a gyár által — főként Fiat-licencia alapján — előállított gépkocsik ára átlagosan húsz százalékkal emelkedik.

KISZÉLESÍTIK
az Árpád-hidat — döntöttek legutóbb a Városházán. Mint ismeretes, ez a híd rendkívül szűk, a sok kiszögellés miatt balesetveszélyes, a két villamospálya mellett egy-egy oldalon mindössze 2,37 méter széles útpálya áll az autóforgalom rendelkezésére. Volt olyan elgondolás, hogy emeletet építenek az Árpád-hídra, ezt azonban sem műszaki, sem esztétikai szempontból nem találták megfelelőnek. Egyidejűleg az UVATERV-et megbízták a további tervezéssel. A közúti forgalom számára kétszer három nyomtávú forgalmi sávot kell létesíteni, és a szélesítést úgy kell elvégezni, hogy az építkezés közben is lebonyolódhasson a hídon a villamosforgalom, illetve rövid ideig a villamost helyettesítő autóbuszközlekedés.

A BÜKK-HEGYSÉGET
évről évre mind több hazai és külföldi autós-motoros keresi fel. A fenyőerdőkön, a tölgyeseken, a bükkösökön átvezető utak mellett azonban sem az autós, sem a gyalogos turistáknak nem volt megfelelő pihenőhelyük. Az erdészet most a két leggyakrabban látogatott útvonal mentén, több mint húsz helyen, kulturáltan kialakított erdei pihenőt létesít.

„MEZŐ- ÉS ERDŐGAZDASÁGI KRESZ"
címmel audiovizuális vetítési programot állított össze a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium munkavédelmi osztálya közreműködésével a BM Közlekedési Csoportfőnöksége. A Műszer Kiszöv által rendezett szakmai bemutatón nagy sikert arattak „A mező- és erdőgazdasági gépek közúti közlekedésének általános szabályai" — „A mező- és erdőgazdasági erőgépek közúti közlekedésének speciális szabályai", valamint a „Mező- és erdőgazdasági gépeken történő személy- és áruszállítás szabályai" című diafilmek.

NAGYKANIZSÁN
újabb hárommillió forint támogatást kapott a helyi AFIT-szerviz a második műszak bevezetéséhez. A városi tanács ugyanakkor elhatározta, hogy az autójavításra további engedélyeket ad ki a kisiparosoknak. Enyhítenek a nagykanizsai és az ott átutazó autósok másik nagy gondján is: a 7-es út mellett benzinkutat építenek, ahol majd autómosást is vállalnak.

A KATOWICE—KRAKKÓ KÖZÖTTI
140 km-es autópálya építésével Lengyelországban is megkezdődött az a 10 éves (1971—1980-ra szóló) autóútépítési program, amelynek keretében összesen 600 km korszerű sztrádát építenek. Megépül a 340 km hosszú Katowice—Varsó, a 70 km-es Strzelce—Brzegi és a 40 km-es Gdansk körüli autópálya. Ezenfelül kétkét kelet—nyugati, illetve észak—déli autópálya megépítését is tervezik.

Az angol Ford cég karavánkocsiját az emberek találóan autós otthonnak nevezték el. Tágas és világos belsőterében befüggesztve alakították ki a gyermekek „hálószobáját" a felnőtteké felett. Ugyanakkor a konyha, az étkező, a dolgozó és a társalgó szobarésznek is ötletes térkiképzéssel jutott viszonylag tágas hely. A minden bizonnyal „Csak igényesnek!" jelszóval hirdetett lakókocsi már a középméretű autókhoz is kapcsolható

AZ AUTÓPÁLYA-KÖZLEKEDÉSRŐL

Az egyirányúsított M7-essel néhány hét óta — legalábbis vasárnap — kereken 120 km-re nőtt az ország egyetlen autópályája. Ez a hossz már elegendő ahhoz, hogy a magyar gépjárművezetők autópálya-közlekedési szokásairól képet alkothassunk. Nos, a figyelmes szemlélőben az alábbi benyomás rögződik:

A mi M7-esünkön a vasárnapi autópálya-forgalom zavart, nyugtalan áramlású, és hiányzik az autópályákra jellemző kis relatív sebességű nyugodt áramlás. (A relatív sebesség a járművek egymáshoz viszonyított haladási sebessége. A relatív sebesség kicsi, ha a sebességdifferenciák kicsik, és nagy, ha a sebességkülönbségek nagyok.) Jól szemlélteti ezt az itt közölt sebességeloszlási görbe, amely annál meredekebb, minél kisebb a relatív sebesség, és annál nyújtottabb, minél nagyobbak a sebesség-különbségek. A nyugtalan forgalomáramlásnak több oka van, ezekre kívánok itt rámutatni.

Az autópályák nagy forgalombiztonsága a keresztezésmentes és irányok szerint elválasztott közlekedésen túl a nyugodt, kis relatív sebességű áramlás következménye. Minél nagyobbak a sebesség-különbségek, annál nagyobb a baleseti veszély. Az Autó-Motor olvasói közül bizonyára sokan emlékeznek még arra a cikksorozatra, amelyben öt évvel ezelőtt az Egyesült Államok közúti közlekedéséről, közte a helyes autópálya-közlekedésről számoltam be. Akkor az ország mindössze 8 km hosszú autópályával rendelkezett, így az autópályákról írt rész annak idején talán kisebb érdeklődést keltett.

Az azóta változott helyzet azonban aktuálissá teszi, hogy az autópálya-közlekedés néhány jellegzetességére ráirányítsam a figyelmet.

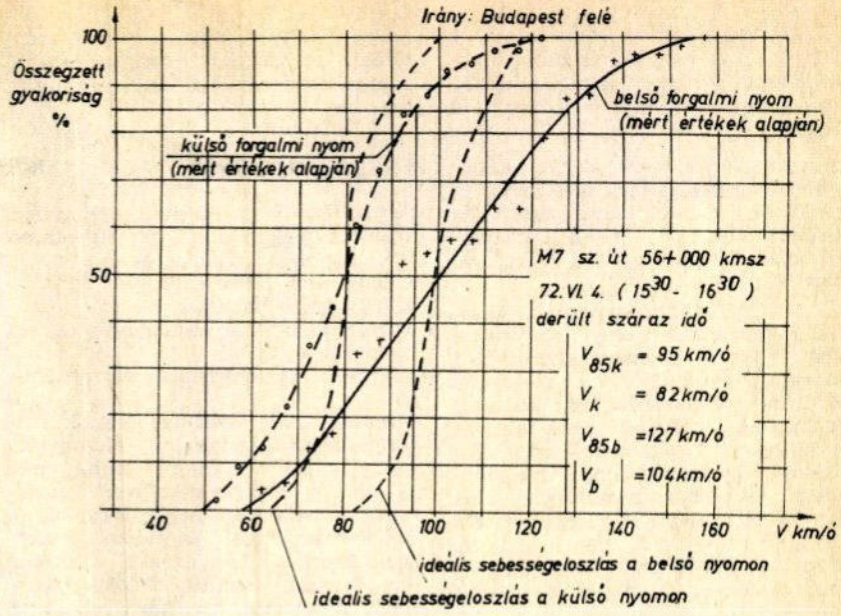
Az első: a kis relatív sebességű áramlás biztosítása. Ennek érdekében az autópálya geometriai elemeit úgy alakítják ki, hogy az egyenletes, gyors tempó tartható legyen. Különösen áll ez az autópálya legkritikusabb részére, a csomópontokra, ahol a nagy sebességű fel- és lehajtás biztosítására a főpályával párhuzamosan haladó ún. gyorsító- és lassító nyomok állnak rendelkezésre.

Már elöljáróban le kell szögezni, hogy a „gyors" tempó 100 km/ó körüli sebességet jelent és semmi esetre sem 120 km/ó-nál többet. Emlékeztetek arra, hogy az Egyesült Államokban, ahol az európai kocsikhoz képest 3—5-szörös motorteljesítményű „országúti cirkálók" futnak, az engedélyezett maximális sebesség autópályán is 70 mérföld/óra (kb. 110 km/ó).

A túlzottan nagy sebességhez hasonlóan legalább olyan veszélyes a túlzottan kis sebességű haladás is. Megfigyelések bizonyítják, hogy autópályán a legbiztonságosabb sebesség nappal 100 km/ó, éjjel 80—85 km/ó körül van. Ennek megfelelően korlátozták a sebességet az Egyesült Államokban (most már néhány európai államban is); néhány állam a minimális haladási sebességet is előírja. Mindezt azért, hogy a relatív sebesség kicsi legyen.

Nálunk ilyen előírás pillanatnyilag nincs, tehát a járművezetőknek saját biztonságuk érdekében önmaguknak kell ezeket a sebességi korlátokat megszabniok.

Ezek után elemezzük a nálunk tapasztalható helytelen vezetési gyakorlatot.



A sebességeloszlási ábra függőleges tengelyének valamely — például 85%-os — értékéhez a vízszintes tengelyen leolvasható sebesség az az érték, amelynél a járművezetők 85%-a lassabban és 15%-a gyorsabban haladt. A zavart áramlatra különösen a belső nyom lapos görbéje jellemző, ahol az 55—160 km/ó sebességtartományban haladtak a járművezetők, az ideális 80—120 km/ó tartomány helyett. A ténylegesen mért adatokkal szemben felrajzoltuk az ideális sebességeloszlási görbéket is. A belső nyom 127 km/órás, 85%-os sebessége még szabad forgalmi viszonyok mellett is sok. (V_{85} = 85%-os sebesség a külső nyomon — V_k = az átlagos sebesség a külső nyomon — V_{85b} = a 85%-os sebesség a belső nyomon — V_b = az átlagos sebesség a belső nyomon.)

Felhajtás az autópályára

A főpályán és a felhajtó pályán haladó járművek sebesség-különbsége csak akkor lesz kicsi, ha nagy sebességgel (közel azzal a sebességgel, amelyen a főpályán haladnak) hajtunk fel az autópályára. A gyorsításhoz használjuk a gyorsítónyomot, figyelve, hogy melyik az a köz a járművek között, amelybe csatlakozhatunk. Ennek megfelelően gyorsítunk, és vagy egy, a főpályán haladó jármű elé, vagy mögé csatlakozunk, attól függően, hogy milyen sebességre gyorsítottunk fel. Már 3 másodpercnyi követési időközzel haladó járművek közé biztonságosan csatlakozhatunk, ha gyorsításunk megfelelő volt. Sose álljunk meg a gyorsítónyomon és ne álló helyzetből induljunk, mert ez rendkívül balesetveszélyes! Nem szabad megállni a gyorsítósávon műszaki hiba miatt sem. (Az Autóklub „sárga angyalai" is — helytelenül — gyakran várakoznak a gyorsítónyomon; nyilván nem tudják, hogy az milyen célt szolgál.)

Ha valaki — gyakorlatlansága miatt — nem tudott csatlakozni, mert gyorsítása nem volt megfelelő, ne essen kétségbe, hanem álljon le a gyorsítónyom végéhez csatlakozó burkolt leállónyomon, és ott mindaddig várjon, míg olyan hosszú követési időköz nem adódik, amelybe álló helyzetből is behajthat. (Ez vasárnap este bizony hosszú ideig tart.) Ilyenkor is a burkolt leállónyomon felgyorsulva kell csatlakozni. Ezt — többek között — ezért is burkolják le.

Mit csináljon a felhajtás alatt a főpálya külső nyomán haladó gépjármű vezetője? Csomópontok térségében (erre a nagy méretű zöld útbaigazító táblák időben felhívják a figyelmet) mindig figyelni kell a felhajtó ágra. Ha azon felhajtani akaró gépjárművet látunk, háromféleképpen segíthetjük elő a felhajtást:

1. Áttérünk időben a belső nyomra, ha azon nem jön nálunk gyorsabb jármű. Ezzel a külső nyomon hosszabb hézag áll a felhajtó rendelkezésére, amelybe nyugodtabban csatlakozhat.

2. Felgyorsítunk, növelve ezzel a köztünk és a mögöttünk haladó kocsi közötti követési távot, amelybe a csatlakozás ilymódon könnyebbé válik.

3. Lassítunk (de csak a gázpedállal és nem a fékkel), hogy a köztünk és az előttünk haladó kocsi közötti távolságot növeljük, s ebbe a megnövelt közbe csatlakozhat a felhajtani akaró kocsi.

A lassítást, illetve gyorsítást aszerint alkalmazzuk, hogy milyen a felhajtó jármű hozzánk viszonyított sebessége, és hogy előttünk vagy mögöttünk egyszerűbb a követési köz növelése. „Fejjel" csak az vezet autópályán, aki a felhajtás térségében figyeli a felhajtó manőverezését, és a három módszer valamelyikével elősegíti a felhajtást. Ha nem így cselekszik, nem érti az autópálya-közlekedés lényegét, és jobb, ha egyelőre vegyes forgalmú úton marad.

Lehajtás az autópályáról

A biztonságos lehajtás előkészítése még indulás előtt, otthon történik. Sose induljunk el hazulról úgy, hogy az autótérképet előzőleg ne tanulmányoztuk volna! Haladási irányunkat előre tervezzük meg! Az útbaigazító táblák csak kisegítő információkat adnak, de nem vezetnek el úticélunkhoz. Tehát előre tudnunk kell, hogy körülbelül hol lesz az a csomópont, amelyen át letérünk az autópályáról. Menetközben figyeljük az útbaigazító táblákat. Autópályán minden lehajtó ág előtt hármat találunk, azonos feliratí tartalommal. Ha feltűnik a minket érdeklő kijáratot jelző első tábla (1 km-rel a leágazás előtt), foglaljuk el a külső nyomot, ha éppen a belsőn haladunk. Kiválni csak a szélső nyomból szabad, a belsőről sohasem! A fékezést sose a főpályán kezdjük meg, hanem a lassítónyomon, amely a kijáratot megelőzően párhuzamosan fut az átmenő pályával. Ne feledkezzünk meg arról, hogy a lassuló jármű vezetése nehezebb, mint a gyorsuló. Figyeljük a kijárati sebességet jelző táblát és lassítsunk le az azon jelzett sebességre. Ha ezt nem tesszük, könnyen a lehajtó ág mentén elhelyezett acélpalánkon kötünk ki. (Nézzük meg egyszer az azokon látható ütközési nyomokat, s belátjuk, hogy így van.) Lassításkor figyeljük a sebességmérőnket, mert a gyors tempóhoz szokva a 60 km/ó sebesség is cammogásnak tűnik, pedig ilyen sebességgel egy hurokrámpán már kisodródhatunk.

Az autópályát elhagyva, alkalmazkodjunk a változott körülményekhez és ennek megfelelő sebességgel haladjunk. Ha a lehajtást elmulasztottuk, a következő csomópontig el kell mennünk. Visszafordulni sohasem szabad!

A le- és felhajtásnál nálunk tapasztalt leggyakoribb hiba: megállás a gyorsítónyomon és idő előtti lassítás a főpályán, továbbá nem megfelelő sebességcsökkentés a lehajtó ágon. Mindezek balesetek előidézői lehetnek.

Haladás a pályán

A bevezetőben említett nyugtalan áramlás magán a pályán figyelhető meg legjobban. Ennek okai:
1. Túl lassú haladás.
2. Túl gyors haladás.
3. Helytelen nyomhasználat és nyomváltás.
Hogyan közlekedjünk biztonságosan?
Mindenekelőtt alkalmazkodni kell a forgalomsűrűség szabta viszonyokhoz. Kisebb forgalom esetén nagyobb a mozgáslehetőség, szabadabb a sebesség megválasztása. A problémák nagy forgalom esetén jelentkeznek. Lényegében kialakul egy lassúbb áramlás a külső nyomon, amelynek áramlási sebessége 80—90 km/ó. Helyenként — a lassúbb járművek miatt — ennél kisebb is lehet az áramlási sebesség. Ilyenkor azoknak is előzniök kell, akik egyébként megelégszenek a 80—90 km/órás haladással.
A belső nyomon nagy forgalom esetén egy, a külsőnél gyorsabb, 100 km/órás és ennél nagyobb sebességű áramlás alakul ki. Ha a belső nyomon a járművezetők lényegesen gyorsabban haladnak, mint a külsőn, nagy a relatív sebesség, és az utóbbiak szükséges előzéseiket csak nehezen, sokszor erőltetve tudják végrehajtani. Ez balesetveszélyes. Mindazok tehát, akik a fél pályát „kibérelve" száguldanak, másokat akadályoznak, csökkentik az út kapacitását és a forgalom biztonságát. Erőszakosságukban fénnyel és dudával „lelövik" az előttük haladót, visszakényszerítve őket egy olyan lassú áramlatba, amelyben azonnal elvesztik sebességüket, mert fékezére kényszerülnek. Visszatérni csak akkor tudnak, ha előzésüket újabb abnormálisan gyors jármű nem akadályozza. Ilyenek azonban megfigyeléseink szerint sokan vannak. Az előzés, visszatérés erőltetése ismét csak balesetveszélyes helyzeteket teremt.
Hogyan közlekedjünk ezek után a belső nyomon?
1. Csak akkor haladjunk folyamatosan a belső nyomon, ha a külsőn olyan kis követési időközzel haladnak a járművek, hogy folytonos előzésre, cikázásra kényszerülnénk. Sajnos, nagyon sokan csinálják ezt a cikázást, és Siófoktól Budapestig kígyózó vonalban haladnak. Mindez rendkívül veszélyes. Az M7-esen a nagyobb hosszban áttekinthető szakaszokon az örökös index-villogás az amerikai mozgó fényreklámok hangulatát idézi. A nyugodt autópálya-forgalomra ez nem jellemző.

2. A belső nyomon 100—120 km/ó (éjjel 80—100 km/ó) sebességgel haladjunk, hacsak a forgalmi vagy időjárási viszonyok miatt nem kell a sebességet csökkenteni.

3. Az előttünk haladóra ne villogtassunk, ne dudáljunk. A külső nyomra történő visszatérésre csak akkor figyelmeztessük az előttünk haladót, ha olyan nagy közbe tud visszatérni, amelyben nem kényszerül sebességcsökkentésre. Ilymódon újabb előzését biztonságosan végrehajthatja.

4. Csökkentsük haladási sebességünket, ha látjuk, hogy a külső nyomon haladók egy-egy lassú jármű miatt előzésre kényszerülnek. A belső nyom nem kizárólag néhány gyors járműé!

5. A mögöttünk haladó abnormális sebességű jármű elől jobbra, a külső nyomba csak akkor térjünk ki (feltételezve természetesen, hogy a 2. pontban említett sebességgel haladunk), ha ezt megfelelő nagy hézagba tehetjük, amelyben nem kényszerülünk hirtelen sebességcsökkentésre, és nem fenyeget a lassúbb járművekbe való belehajtás veszélye.

6. Ne cikázzunk a nyomok között. Maradjunk mindaddig a belső nyomon, amíg sebességünk 20—30 km/órával nagyobb, mint a telített külső nyomon haladóké.

7. Az irányjelző-használatnak csak akkor van értelme, ha nyomot váltunk. Mindaddig, míg a belső nyomban haladunk, ne villogtassuk indexünket, mert éjjel ez csak a többi járművezető látását zavarja.
A külső nyomon a haladás egyértelmű. Ott problémát csak a túl lassú járművek okoznak.

•

Szólni kell a külföldi járművezetők egy részének vezetési módjáról is. Sokan túlzott sebességgel közlekednek, s ezt számosan utánozzák nálunk, abban a hitben, hogy ez a korszerű vezetési mód. Ne utánozzuk őket, a gyorshajtás nem azonos a jó közlekedéssel. Autót vezetni sokan megtanulhatnak, helyesen közlekedni azonban csak azok, akik az adott út-, forgalmi és környezeti viszonyokhoz alkalmazkodnak, és a forgalomban a közösségi érdekeket egyéni érdekeik fölé helyezik.
Azok a balesetek, amelyek az egyirányúsított M7-esen eddig előfordultak — és számuk nem is kevés —, mind az előzőekben kifogásolt magatartás valamelyikére vezethetők vissza. A józan járművezetők ésszerű magatartásának kell mindazokat a helyes autópálya-közlekedésre rászorítani, akik azt hiszik, hogy az autópálya versenyzésre, vagy — autós kocogásra szolgál. Egy ország autós társadalma az autópályán vizsgázik. Ezek a legmagasabb rendű, költséges utak csak akkor igazán biztonságosak, ha a közlekedők ismerik a helyes autópálya-közlekedés lényegét, és sportemberszerű magatartást tanúsítanak azokon. A még hátralevő egyirányúsítási időszakban kíséreljük meg az elmondottak alkalmazását.

Márfai Tibor
a Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet
Forgalombiztonsági Tagozatának vezetője

Nem az első alkalom, hogy a Citroën gyár olyan túraversenyt rendez, amelyen kizárólag fiatalok és csak a kiskategóriába sorolható típusokkal vehetnek részt. Ilyen volt tavaly nyáron a Párizs és a görögországi Perzepolisz közötti majdnem 14 ezer kilométeres út, amelynek résztvevői 22 évesnél nem lehettek idősebbek. Akkor 484 autóval álltak rajthoz. Az idén a 18—30 év közötti korosztály jelentkezhetett egy változatos, a kiépített vonalakat többnyire elkerülő, rövidebb távú útra, amelynek programjában terep- és gyorsasági verseny, de popzenei hangverseny is szerepelt. A kiírás egyik mondata: csakis a 2CV, a Dyan, illetve a — képen hátul látható — műanyagkarosszériás, 602 cm³-es Mehari kocsikkal vehetnek részt a lányok és fiúk...



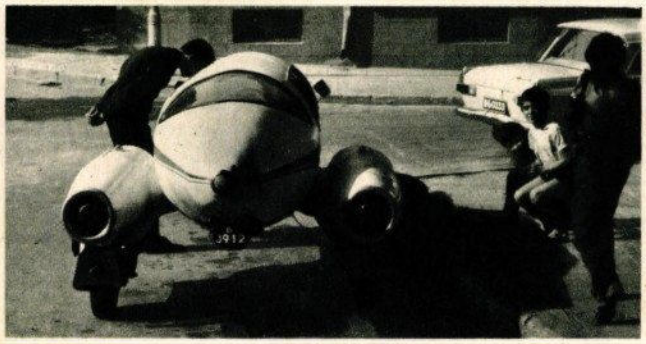
Képes híradó

A General Motors egyik új modellje az 590 kg hasznos terhelésű, négyhengeres, 1256 cm³-es, nem több mint 37 lóerős motorral épített szállítókocsi sem szépségversenyekre készült. Ennek ellenére nem kétséges, hogy számos országban, számos vidéken és igen sok célra éppen az ilyen egyszerű kivitelű, könnyen karbantartható, igénytelenséget tükröző járművek az előnyösek



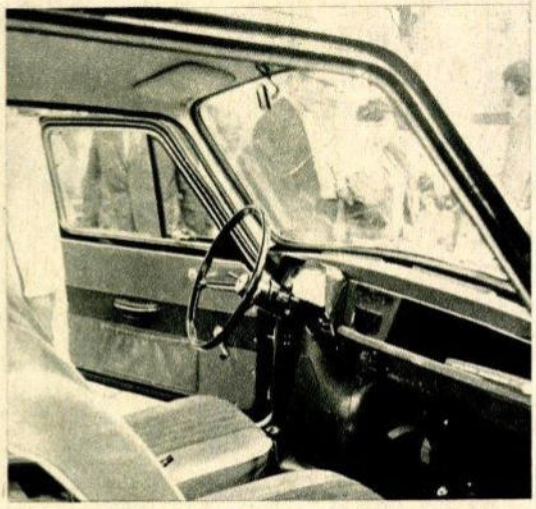
Ezek nem gyári felvételek, de ez a repülőgépre emlékeztető jármű nem is gyári termék. Egyik olvasónk, Holló Ervin a budapesti Tejipari Szállítási Vállalat forgalmi telepének vezetője fényképezte le a szivar alakú háromkerekűt, amikor Bulgáriában járt. Érthető, hogy nem ment tovább egy ilyen látvány mellett, és ha nem is tudta meg a különlegesség műszaki adatait, a képek maguk is érdekesek. Nevezhetjük kocsinak is az egyénileg tervezett, házilag alkotott furcsaságot, amely — a bulgáriai motorkerékpárok szabályos rendszámtábláját viseli. Erőforrása is egy motorkerékpárból származik; hogy milyen típusú, azt nem sikerült meghatározni, de az látható volt, hogy a menetirány szerint jobb oldalon kapott helyet, a gázturbinát utánzó lemezborítás alatt. A motor lánccal hajtja meg a teleszkópos lengéscsillapítóval rendelkező kisméretű kereket, de senki nem akadt a közelben, aki arról is tudott volna mondani valamit, hogy két utasával milyen sebességgel képes gurulni ez a talajmenti repülőgép







AUTÓSOKNAK



A MERKUR TÁJÉKOZTATÓJA A ZAPOROZSEC ÚJ, 968-AS TÍPUSÁRÓL

A hazai autósok és autóvárományosok táborában 1970 tavaszán nagy érdeklődést váltott ki az utakon először megjelenő Zaporozsec—966 típusú „kiskocsi".

A közben eltelt két esztendő alatt háromezer ilyen autó talált nálunk gazdára. Útjainkon ma már megszokott látvány a Zaporozsec, amellyel egyébként sűrűn látogatnak hazánkba többek között NDK-beli, jugoszláv és bolgár turisták is.

A Zaporozsec hazai premierjét a gyors népszerűséggel párhuzamosan néhány probléma is kísérte. Például az alkatrészellátás kezdeti nehézségei, a kocsi néhány — a szereléssel összefüggő — hibája, a tulajdonosok és a műhelyek dolgozóinak érthető tapasztalatlansága az új típus kezelését, javítását illetően.

Nem vitatható, hogy a Zaporozsec fokozottan igényli a szervizmunkát, és nem szereti, ha a maximális sebességgel kíméletlenül hajszolják. Aki azonban számol ezzel, és a kocsit ennek figyelembevételével használja, az üzembiztosan, úttalan utakon is viszonylag magas tempóval közlekedhet az olcsó kocsik csoportjából átlagon felüli motorteljesítményével kiemelkedő Zaporozseccel.

Ezek a tapasztalatok ma már széles körben közismertek. Nem véletlen tehát, hogy a Merkur Vállalatnál több ezer várományosa van a Zaporozsecnek, akik azonban hosszú hónapok óta azt tapasztalhatták, hogy a kocsik kiadása szünetel. Ennek az volt az oka, hogy a Merkur a vásárlóktól összegyűjtött véleményeket — az AFIT-Vállalatoknál felhalmozódott tapasztalatokat és a KERMI tudományos igényű vizsgálatainak eredményeit egybevetve — olyan gyártási technológiai változtatásra vonatkozó igényt közvetített a zaporozsjei gyárnak, amelyek teljesítését — az alkatrészellátás alapos megjavításával együtt — a további Zaporozsec-import alapvető feltételének jelölte meg.

A kocsi minőségére vonatkozó észrevételeket a gyár is elemezte, s a különféle hibákra okot adó szerkezetek és technológiák módosítását programjába is iktatta.

E program teljesítésének eredményeként július óta, már a Zaporozsec módosított — ZAZ—968 típusjelű — változatát szállítja a szovjet gyár, és e sorok megjelenésekor az új típus első példányait már át is vették tulajdonosaik.

Az új változat mind műszaki, mind kivitelezési szempontból többet nyújt elődjénél. A gyár lényegesen megváltoztatta és megjavította a gyártástechnológiát, ennek eredményeként elsősorban a szerkezeti részek megmunkálása vált precízebbé és finomabbá, de lényegesen javult a karosszéria-elemek illesztése is. A módosított típus új, esztétikusabb kiképzésű műszerfalat kapott, az irányjelző- és fényváltó-kapcsolót a kormányoszlopon helyezték el. De magán a kormányművön is változtattak. A nagyobb méretű visszapillantó-tükör, a jobban rögzíthető ülések és a fokozott teljesítményű fűtőberendezés ugyancsak a kényelmesebb, biztonságosabb vezetést szolgálják.

Tolatólámpát és hátrameneti prizmát is találunk most a kocsin, amelynél jelentős változás az is, hogy elődjénél nagyobb teljesítményű akkumulátorral és korszerű generátorral látták el.

Javulást jelenthetünk az alkatrészellátás területéről is.

A különféle módosítások üzembiztosabbá, megbízhatóvá, kényelmesebbé tették a Zaporozsec gépkocsikat, amelyekből a következő három hónapban összesen 3000 darab érkezik hozzánk világos pasztellszínekben. A Zaporozsec ára — a végrehajtott módosítás után is — változatlanul 58 ezer forint, annak ellenére, hogy teljesítménye és felszereltsége révén a középkategóriájú kocsik családjába sorolható.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK AUGUSZTUS 15-ÉN

MOSZKVICS	30 052
MOSZKVICS Kombi ...	499
POLSKI-FIAT-1300	8 407
POLSKI-FIAT-1500	3 242
SKODA	29 102
SKODA Sport Coupé ...	75
TRABANT Limousine ...	41 460
TRABANT Kombi	5 469
TRABANT Hycomat ...	852
WARTBURG Limousine	18 126
WARTBURG de Luxe ...	14 223
WARTBURG de Luxe tolótetős	657
WARTBURG Tourist ...	1 900
ZAPOROZSEC	4 948
ZASTAVA	2593
ZSIGULI (Budapest)	14 474
ZSIGULI (Debrecen)	8 198

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

AUGUSZTUS 27.
Csongrád
Debrecen
Érd
Kecskemét
Komárom
Mátészalka
Miskolc
Nagyatád
Nyíregyháza
Siófok
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

AUG. 31., csütörtök
Eger

SZEPT. 2., szombat
Keszthely

SZEPTEMBER 3.
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunfélegyháza
Kiskunhalas
Miskolc
Nyíregyháza
Pápa
Pécs
Szeged
Szentes
Székesfehérvár

SZEPTEMBER 10.
Baja
Balassagyarmat
Békéscsaba
Debrecen
Kalocsa
Mátészalka
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

SZEPT. 11., hétfő
Dabas

SZEPT. 13., szerda
Miskolc
Szentlőrinc

FIAT-ALKATRÉSZEK

— a torinói 1500-as, valamint 2300-as típusokhoz — még találhatók az AFIT II. sz. Autójavító XIII. kerületi Dévai u. 7. sz. alatti műhelyének raktárában. Erről azért szólunk itt külön, mert a Fiat-kocsik gazdái elsősorban a vállalat budai, Boldizsár utcai szervizénél keresik mostanában, és nemigen tudhatják, hogy az említett — és nálunk még jelentős számban található — korábbi modellekhez egyes szerkezeti részek, valamint karosszériaelemek máshol is beszerezhetők.

Az érdeklődők Módla László raktárvezetőt kereshetik a megadott címen, illetve a 203-143 telefonon.

A SÁRGA ANGYALOK

szolgálatát a Siófok—Budapest közötti egyirányúsított útvonal megnövekedett esti forgalmára való tekintettel a nyári szezon végéig minden vasárnap éjfélig igénybe vehetjük.

Hol volt, hol nem volt

Régi olvasója vagyok a lapnak, és örömmel olvasom azt is, hogy milyen igyekezettel akarják megvalósítani a Zsiguli gépkocsikhoz a vevők szolgálatát. Ilyen megoldások is közrejátszottak abban, hogy Zsiguli-tulajdonos lettem. Amit azonban velem és gépkocsimmal műveltek, az ilyen-olyan szerviz Amolyan utcai Zsiguli-műhelyében, azt szeretném, ha mások okulására is leközölnék.

Nem az elején kezdem, csak onnan, hogy ez év május 26-án adtam le az IH-71-86 rendszámú gépkocsimat a tízezres átvizsgálásra, kérve, hogy a tönkrement lengéscsillapítókat és a rossz kerékbeállítás miatt simára futott gumikat cseréljék ki.

— Ez hosszabb munka lesz — mondták, hagyjam ott a kocsit...

Vidéken lakom, többször érdeklődtem telefonon. Olyan válaszokat kaptam, hogy elsősorban a gömbcsapszeg hiánya miatt — no meg mert gumijuk sincsen — nem tudják megjavítani a kocsit. Ugyanakkor azt is mondták: nagy szolgálatot tennék nekik, ha a Merkurnál a csekkfüzetbe beírnám, illetve beíratnám a gumik számát, hogy azokat majd egyeztetni lehessen.

Ezt meg is tettem június 1-én, de június 8-án türelmem már a vége felé járt. Felutaztam hát az Amolyan utcai szervizbe. Ott azt láttam, hogy a kocsihoz két hét elteltével hozzá se nyúltak.

Kérdésemre azt a választ kaptam, hogy nincs még gömbcsapszeg.

Ezt hallva, megkerestem a szerviz vezetőjét, iksz-ipszilont, elkezdtem neki panaszkodni, és ezek után, mint a mesékben, amikor csoda történik, a szervizvezető utasítására mégiscsak elővettek valahonnan csapszeget!

Aznap meg is kaptam a kocsit megjavítva, de mégsem volt teljes az örömöm. Közölték ugyanis, hogy mivel gumi és visszapillantó-tükör (kértem, hogy a tükröt is cseréljék ki) nincsen raktáron, addig járjak így nyugodtan a kocsival. Megígérték, jegyzőkönyvezik a gumihiányt, megrendelik a gumikat és ha a gumik megérkeznek, értesítenek vidéki lakásom címén.

Megnyugodva — mégiscsak lelkiismeretes emberek ezek — hazamentem a kocsival, és vártam. Vártam, vártam, vártam...

Azután megintcsak én kezdtem érdeklődni. Többször is. Végül azt a választ kaptam: legyek nyugodt, hiszen minél később adják ki az új gumit, annál tovább fog tartani. Eltelt másfél hónap, és most megint úgy érzem, nem tudok már tovább várni. Kilátszott a gumi vászna.

Reklamáltam. Iksz-ipszilon, az üzem vezetője most pedig a következőket mondta: Szó sem lehet gumicseréről!

Később a vevőszolgálati irodában történt egyeztetésnél kiderült, nem is jegyzőkönyvezték az én kocsim gumiproblémáit.

Ekkor állt elő az a helyzet, hogy én, mint vevő, ha akarok, vásárolhatok saját pénzemért a kocsimra új gumikat.

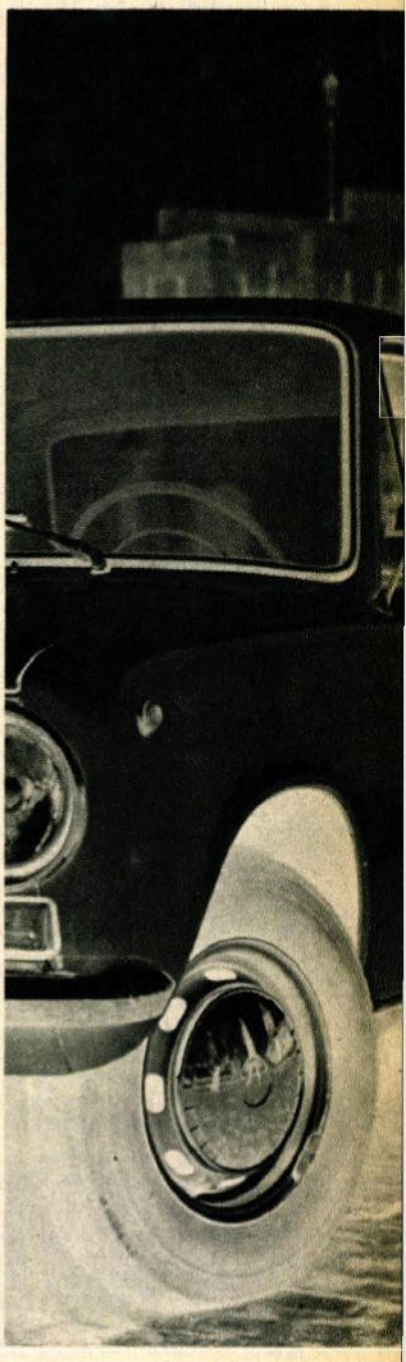
Amikor itt tartottam, akkor fogalmaztam néhány jótanácsot a hasonló sorsú autótulajdonosoknak.

1. *Az Amolyan utcai szervizben csak az írásba adott vagy a csekkfüzetbe beírt ígéreteket teljesítik, tehát kérjenek mindent írásban, aláírással.*
2. *A kocsi átvételénél tanácsos gondosan ellenőrizni a gumik és az akkumulátor számát a csekkfüzetben is.*
3. *Ha pedig szervizbe kerül a kocsi, onnan nem jó addig távozni, amíg a munkával el nem készülnek, különben hetekig is ott állhat autónk, és a tortúrát lehet elölről kezdeni.*

Végül még annyit, hogy én nagyon örvendenék, ha meggyőződhetnék arról, hogy a fent leírtak máshol nem fordulnak elő, és mindez csak velem történt így.

Egy elkeseredett vevő, aki úgy érzi, hogy nem kiszolgálták, hanem becsapták, a vevőszolgálat égisze alatt:

Holló József
(teljes cím)
az IH-71-86 tulajdonosa



A szerkesztőségünkhöz címzett levél sorain annyit változtattunk, hogy az olvasónk által megnevezett szerviz nevét, utcáját, telepvezetőjét nem neveztük nevén, alkalmazkodva a „hol volt, hol nem volt" címhez. A mesékben sem szerepelnek konkrét helyszínek, és sem a boszorka, de még a jó tündér vagy a varázsló sem kap mindig nevet. És olvashatunk a mesékben sötét erdőkről, barlangokról anélkül, hogy pontosan tudnánk, hol vannak azok.

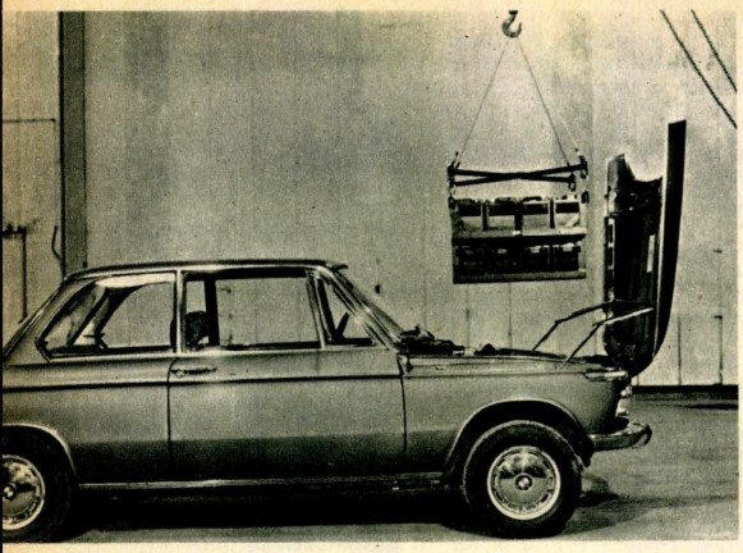
Érezzük ugyan, hogy mindazok a szervizek, amelyekre nem vonatkozik e levél írójának panaszai, szívesen vennék, ha ebben az esetben nem titkolnánk, hol fordult elő a panaszos ügy. Mégsem választjuk most ezt a formát. Nagyon szívesen közöljük viszont a pontos címmel és névvel mindazok hivatalos válaszát, akik azt állítják, hogy az ő szervizükben mindeddig nem fordult elő hasonló probléma.

Legutóbb annak a Zsigulinak „életrajzát" ismertettük, amely a múlt nyáron elsőként került Budapesten átadásra. Annál is ott kezdődtek a bajok, hogy a szerviz — egy másik szerviz — ugyancsak nem tudta időben kicserélni a kormányösszekötő rudazatot, nem volt képes úgy beállítani a futóművet, hogy ne idő előtt kopjon el a gumi. És ahhoz a kocsihoz sem tudtak másik visszapillantó-tükröt adni, amikor éppen az kellett volna...

Ugyanakkor mindig tudunk találni jó példákat is. Olyanokat, amelyek azt bizonyítják, hogy ha valahol valakik nagyon akarják, mindent megoldanak. Akkor is, ha korábban, hosszú ideig reménytelennek látszott a megfelelő intézkedés.

Nem akarjuk elhinni — és nem is hihető —, hogy egy jól sikerült autónak azért ne tudjanak igazán örülni tulajdonosai, mert felrémlik előttük az esetleges szerviztortúrák réme, vagy egy idővel szükségessé váló hüvelykujjnyi alkatrész hiánya.

EGY ELKESEREDETT ZSIGULIS PANASZOS LEVELE EGY SZERVIZRŐL



„E—mobilok" az olimpiára és talán későbbre is

A BMW gyár meglepetése az olimpiai játékok idejére néhány ilyen, 1600-as karosszériával épített, hangtalan és természetesen kipufogógázokat sem termelő villanyautó, amely éppen ezeknek a tulajdonságoknak köszönhetően vált alkalmassá például az ünnepi fáklya kísérésére is. A csendes elektromobil zavartalanul gördülhet az emberek sorfala között az atléták közelében. Elérheti a 100 km-es óránkénti sebességet, de ha egyenletesen 50-es tempóval halad, akkor 70 km utat tehet meg akkumulátorcsere nélkül. A BMW elektromos autójának főpróbájára még a múlt év szeptemberében sor került, de akkor nem jelezték, hogy első fontos szerepét a sportvilágban kapja. Érthető, hogy a müncheni gyár most üzembe helyezte a kísérleti kocsikat, de közben a Volkswagen is jelentős lépést tett a villanyautók élénkülő frontján. Ennek a típusnak műszaki ismertetésére Bálint Jenőt kértük fel, aki már jó néhány évvel ezelőtt kidolgozta nálunk is egy korszerű elektromobil terveit. Ma sem tudjuk, miért hiúsult meg az elvileg jóváhagyott modell megépítése, hiszen az alábbi tanulmányból is kitűnik: nemcsak múltja, hanem jövője is van az ilyen járműveknek.

Az ólomlemezes akkumulátorokkal működő elektromos meghajtású kocsikat jelenleg csak kis távolságokon belüli közlekedésre alkalmazzák, akár személyautók, akár kis vagy közepes teherbírású áruszállító járművek legyenek azok.

A VW-gyár figyelemreméltó újdonsága az áruszállító széria típusából kialakított, elektromos meghajtású járműve, megfelelő felszereléssel és kiegészítő berendezéssel az akkumulátortelep gyors cseréjéhez.

Világszerte folytatott kísérletek során megállapítást nyert, hogy jelenleg — az ismert hátrányai ellenére — az ólomlemezes akkumulátor az elektromos meghajtású járművek leggazdaságosabb erőforrása.

A kis távolságokon belül közlekedő személy- és teherszállító eszközök elektromos meghajtása a környezetvédelem egyik leghatásosabb lehetősége. Hogy az ilyen járművek úgyszólván zajtalanul gördülnek, és kipufogógázok nélkül működnek, azt ma még kellőképpen talán nem is tudjuk értékelni.

Az elektromos meghajtású járművek szerkezeti elemei ismertek és műszakilag igen magas fokon megoldottnak tekinthetők, különösképpen amióta az elektronikus szabályozástechnika alkalmazása jelentős hatásfokjavulást, gazdaságosabb szerkesztést tesz lehetővé.

A VW-gyár nem is ezen a területen keresi elsősorban a fejlesztés további lehetőségeit.

Az ólomlemezes akkumulátorok — méretüktől és darabszámuktól függően — legfeljebb 50—100 km út megtételéhez képesek energiát szolgáltatni, még a legfejlettebb műszaki megoldásokkal szerkesztett elektromos meghajtású szállító járművek számára is. Ez az a kérdés, ami miatt bizonyos mértékben lassú az ilyen járművek elterjedése az összes előnyös tulajdonságaik ellenére.

A megoldás érdekében a *Volkswagen Művek* az RWE *(Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk AG)* céggel, az NSZK legnagyobb áramtermelőjével közös kutatásokba kezdett. A cél: az elektromos meghajtású járművek — továbbiakban *„E—Mobil"* — fejlesztése, népszerűsítése, az akkumulátorok gyors csererendszerének kidolgozása, az akkumulátorcserékre alkalmas töltőállomás-hálózat létesítése.

A VW-gyár áruszállító járműtípusának felépítése különösképpen megfelel a gyors akkumulátorcsere elképzelt feltételeinek.

A gyors akkumulátorcsere alapgondolata és az ezt követő kísérletek az ún. „áttoló" rendszerű technikai megoldásra épültek.

Az akkumulátortelepek elhelyezésére a legmegfelelőbb hely a gépjárműveken az első- és hátsótengely közötti térség, ami egyben jó súlyelosztást is biztosíthat.

A VW-gyár áruszállító változatánál ez az elhelyezés igen kedvező feltételek mellett — az alapkonstrukció módosítása nélkül — megvalósítható, az akkumulátortelep „áttoló" rendszerű cseréje is megoldottnak tekinthető az erre a célra berendezett cserélő-állomásokon.

Hasonló módon, jelentéktelen változtatásokkal kicserélhető a meghajtó-motor. Az eddigi benzinmotor helyébe minden nehézség nélkül elhelyezhető az erre a célra kialakított „E-motor", amely ugyanolyan csatlakozó, illetve felerősítő elemekkel készül, így a változatlanul hagyott sebességváltóhoz szerelhető.

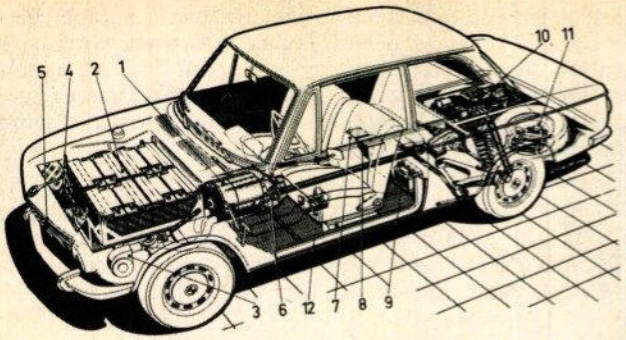
A sebességváltó még tartalmazza mind a négy sebességfokozatot és a hátramenet kapcsolásának a lehetőségét, azonban az E-motor beépítése után csupán a második sebességfokozat, mint állandó áttétel működik. A hátrameneti sebességfokozatra nincs szükség, mivel az E-motor forgásának iránya változtatható.

Az elektronikus szabályozó-berendezést — megfelelő síneken — a jármű végében, az E-motor fölött helyezték el.

A szabályozó berendezés könnyen hozzáférhető az eredeti motorházfedélen keresztül, sőt onnan könnyen ki is húzható a rendszeres ellenőrzés és szükséges javítások elvégzése céljából.

A jelentős önsúly-növekedést okozó akkumulátortelep miatt csökken a hasznos terhelés megengedett határa. A még így is nagyobb terhelés miatt a futóművön néhány módosítást kellett végrehajtani.

Az E-mobil legnagyobb sebessége végül is lényegesen alatta van az eredeti kivitelhez megadott 120 km/óránál. Ebből eredően kisebb a jármű mechanikai igénybevétele,



A BMW—1600 „E" változatának szerkezeti elemei: 1. Bosch villanymotor 43 lóerőnek megfelelő teljesítménnyel — 2. Nagy teljesítményű 12 voltos Varta akkumulátorok — 3. Hűtőventillátor a villanymotorhoz — 4. Az akkumulátor-tér szellőzője — 5. Az akkumulátor-töltő csatlakozója — 6. Áttételmódosító 2:1 aránnyal — 7. Biztosítók — 8. Főkapcsoló — 9. Normál, 12 voltos akkumulátor — 10. Tirisztoros vezérlőegység — 11. Fojtótekercs — 12. A menet- és fékpedál lineáris szabályozója

így válik lehetővé a megnövekedett önsúly mellett az 500 kg hasznos teherbírás. Ez azonban nem elegendő, a fejlesztés során törekszenek 800 kg hasznos teherbírás elérésére.

Az E-mobil működését, a terheléshez és az útviszonyokhoz igazodva, az elektronikus szabályozó-berendezés biztosítja. Az elektronikus berendezés a „menetpedál" (hagyományosan gázpedál) és a fékpedál állásának változásait érzékelve, szabályozza a legkedvezőbb vonóerő, gyorsulás, sebesség, lassulás, fékezés kialakulását, takarékoskodva az akkumulátorban tárolt árammal. A jármű vezetője a menetpedál segítségével gyorsíthat, tartósan egyenletes sebességgel haladhat, vagy visszaeresztve a menetpedált, enyhe, lassító hatást érhet el, hasonlóképpen, mint a benzinmotoros meghajtás esetében. A fékpedál segítségével az E-mobil a szükség szerinti erősséggel lefékezhető.

A fékpedál fokozatos lenyomásával az első szakaszban a fékezés elektromos áramtermeléssel történik. A hagyományos, mechanikus fékberendezés a fékpedál erőteljesebb, mélyebb benyomás hatására működik. Az elektromos fékezés energia-visszanyerést eredményez, ami visszatöltődik az akkumulátorba.

A kuplung, a sebességváltó használata szükségtelen, az előre-hátra irány pedig egyszerű elektromos kapcsolóval állítható be.

Az első E-mobilok kísérleti célokat szolgáltak. Meghatározott városi közlekedési vonalakon, ismételten végrehajtott célfeladatok alapján, az akkumulátorok teljesítőképességéről, élettartamáról értékes adatokat nyertek. Két példa a számtalan kísérletből:

Az egyik kijelölt útszakaszon, állóhelyből indulással felgyorsítás a legrövidebb időn belül, az 50 km-es sebesség eléréséig. Majd egyenletes haladás után fékezés úgy, hogy a járművel 500 m-es szakaszonként ugyanezt megismételve, az akkumulátor egyszeri feltöltésével átlag 45 km távolságot lehetett megtenni. A másik kísérletsorozat alapján megállapították, hogy folyamatos menetnél, 50 km-es sebességgel, átlag 85 km-es távolságot lehet megtenni az akkumulátor kimerüléséig.

A 0-ról 50 km/órás sebesség eléréséig 12,5 mp-re van szükség. Minthogy az E-mobil teljesítményigénye rövid ideig tart — fokozott igénybevételnél kb. 32 kW, tartós egyenletes üzemmód esetében 16 kW — ilyen nagyságú E-motor és hozzá tartozó szabályozó-berendezés gyártása eddig sehol sem volt programban. A VW-gyárnak választania kellett egy aránylag olcsón előállítható, megbízható, egyszerű megoldású E-motort a hozzá tartozó elektronikus szabályozó-egység kialakításával együtt.

A közismert sok változat közül az egyszerű, külső gerjesztésű, egyenáramú motorrendszerre esett a választás.

Az E-mobilok motorjai egyedi módon készültek, és így a költségek természetesen megnőttek. Amennyiben az E-motorokat nem szériában gyártanák, akkor az előállítási költségük is jelenősen csökkenne.

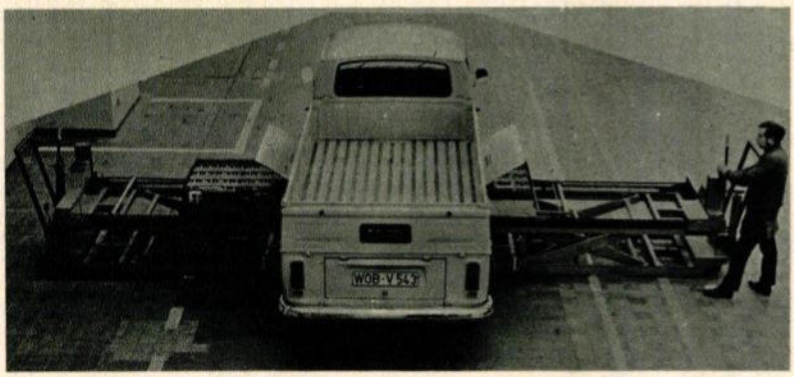
Az általános üzemköltség — a kedvezőbb hatásfokú meghajtó-motorok és az akkumulátoroknak olcsó éjszakai árammal történő feltöltése következtében — alacsonyabb lehet, mint a hagyományos robbanómotoros kocsiké. És nem szabad figyelmen kívül hagyni az üzemköltség alakulásánál az E-motorok hosszabb élettartamát, valamint a kenés és javítás iránti igénytelenségét!

Egy jól kiépített, sűrűn telepített töltőállomás-hálózat a városon belül rendkívüli módon megnövelheti az E-mobilok gyakorlati alkalmazásának lehetőségeit.

A kísérletek folytatódnak, a további hasznos tapasztalatok szerzése és a jó megoldás érdekében.

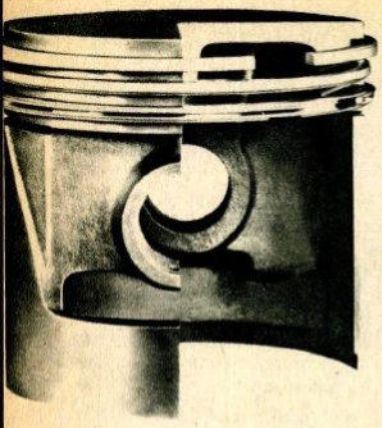
A közeljövőben további 10—10 E-mobil áll a kísérletezők rendelkezésére, és 1974-ben már kereken 200 E-mobil eredményei összegezhetők.

Bálint Jenő





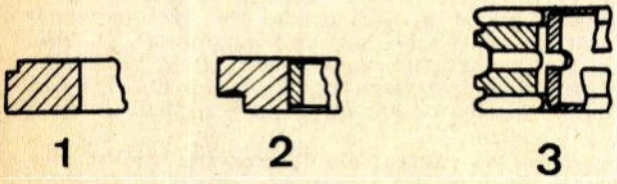
A VW-elektromobil a különleges telepcserélő állványok között, illetve az elektromos meghajtású Volkswagen szállítókocsi, amelynek önsúlya 2170 kg, hasznos terhelése 500 kg. A jármű teljes hossza 4420 mm, szélessége 1765 mm, magassága kb. 1900 mm. A hagyományos VW áruszállító típusból kialakított elektromos meghajtású jármű legnagyobb sebessége 75 km/óra; a teljes terhelésű elektromobil 25%-os emelkedőre is képes felkapaszkodni, bár akkor sebessége mindössze 20 km/óra lehet. Külső gerjesztésű egyenáramú motorjának tartós teljesítménye 16 kW (a motor súlya 85 kg), órateljesítménye 19 kW, rövid időtartamú teljesítménye 32 kW, míg a legnagyobb motorfordulatszám 6700 f/p. A Volkswagen E-mobil kifejlesztésében a VW-gyárral szorosan együttműködik a Bosch cég, amely a meghajtómotort és a szabályozó-berendezést szállítja, továbbá a Varta cég, amely az akkumulátorokat és azok tartozékait adja a kísérleti kocsikhoz. Nem kevésbé érdekelt az RWE társaság, hiszen feladatuk a töltőállomások terveinek kidolgozása, illetve a gyors akkumulátorcserékhez szükséges berendezések tervezése



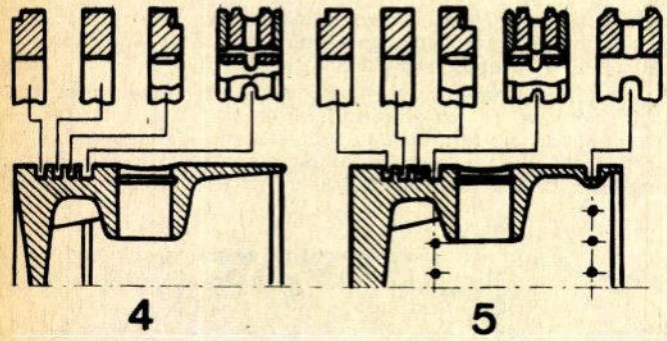
Ezeket a különleges, úgynevezett illeszkedő dugattyúgyűrűket részben a korábbi hirdetésekről sokan ismerik már nálunk is, és jó néhány autós törekedett arra, hogy motorjának javításához valamilyen úton beszerezzen egy-egy garnitúrát. Az elmúlt években világszerte megnőtt a Goetze-féle „Passformring" iránti kereslet, mert a gyakorlat bizonyította, hogy ezeknek a speciális dugattyúgyűrűknek alkalmazásával adott esetekben elkerülhető még a motor költséges nagyjavítása.

Nálunk is — a megjelent hirdetések nyomán — számosan érdeklődtek: mikor és hol kerül forgalomba a sokat ígérő gyűrűkészlet. Jó ideig többnyire csak olyan válaszokat adhattunk, hogy: folynak róla a tárgyalások... Most viszont alapvetően megváltozott a helyzet. Az AUTÓKER tájékoztatott bennünket, hogy a keresett Goetze-garnitúrák a vállalat III. számú Kereskedelmi Egységénél (Bp. VIII., Rákóczi út 45.) és a VI. Egységnél (IX., Ráday utca 31.) megvásárolhatók.

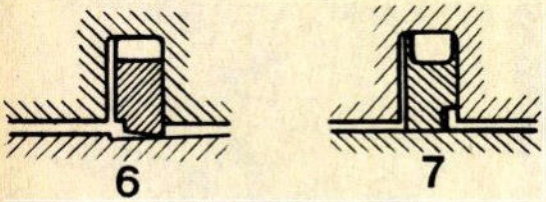
Ma már ugyanis a Goetze cégnek a Mogürttel kötött szerződése értelmében a hazai Autó- és Alkatrészkereskedelmi Vállalatnál konszignációs raktára van, és a raktárkészlettel messzemenően igyekeznek alkalmazkodni járműparkunk igényeihez.



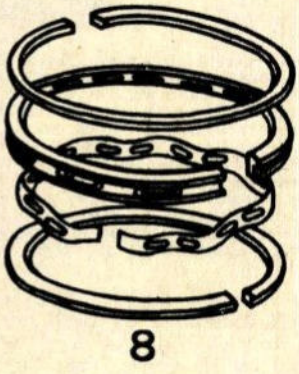
1 2 3



4 5

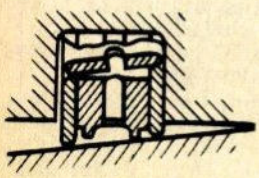


6 7

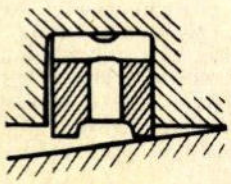


8

A különféle feladatú Goetze-féle illeszkedő dugattyúgyűrűk kialakításának és elrendezésének, valamint alkalmazásának szemléltető, elvi ábrái



9



10

A Goetze-féle „Passformring"-ről

Az autójavítók ebben az évtizedben mind több Goetze-féle illeszkedő gyűrűt használnak az úgynevezett középjavításokhoz. Olyan motorokhoz, amelyeknél a hosszabb használat után nagyobb olajfogyasztás és csökkenő motorteljesítmény észlelhető.

A hengerkopástól eltekintve, a mai motorok, az erősen igénybe vett hajtómű-részek — így a tengelyek, csapágyak stb. — többnyire igen nagy üzemi teljesítményt nyújtanak. A gyakorlatban elsősorban az ad panaszra okot, hogy csökken a dugattyú tömítettsége a hengerben. Ezért szükséges — a vevő szakszerű kiszolgálása érdekében — gondoskodni a „hengertömítés" kellő élettartamáról, és a motort, megfelelő gazdaságos módszerrel ismét helyrehozni. Generáljavítás vagy motorcsere csak akkor ajánlatos, ha ezt szinte már valamennyi mozgó hajtóműrész kopása indokolja.

Az illeszkedő megoldású gyűrűk tehát sajátosan a „középjavítások" céljára készülnek. Gyűrűk, profilok és feszítőrugók megfelelő kombinációjával sikerült a legkedvezőbb tömítettséget létrehozni az átfúvó égési gázok ellen, és ezzel együttesen a teljesítményveszteséget, valamint a növekvő olajfogyasztást is meg lehet szüntetni.

A kiterjedt kísérletek eredményeként kialakították a normál háromgyűrűs dugattyúhoz való gyűrűkombinációt, amely a következőkből áll:

Az első horonyhoz: kompressziógyűrű kúpos felfekvő felülettel;

A második horonyhoz: orrosgyűrű, feszítő (expanziós) rugóval;

A harmadikhoz: olajlehúzó-gyűrű (P-gyűrű = Passformring) **(1—2—3. ábrák).**

Ez a kombináció a legkedvezőbb dugattyúgyűrű-készlet a tervbe vett felhasználásra, de értelemszerűen négy- és ötgyűrűs dugattyúknál is alkalmazható oly módon, hogy ezekre a dugattyúkra még egy további olajlehúzógyűrű kerül a dugattyúcsapszeg vonala alá. Erre utaló példák láthatók a **4. és 5. ábrán.**

Az illeszkedő gyűrűkészlet valamennyi gyűrűje ónozott, és ha ezeknek a gyűrűknek szerepéről, tulajdonságairól többet akarunk tudni, érdemes megismerni a gyári jellemzést.

A felső gyűrűnek lényegében az a feladata, hogy úgynevezett tűzgyűrűként a robbanótér főtömítését lássa el. Az első horonyban ható hőmérséklet miatt ennek a gyűrűnek feltétlenül különleges öntöttvasból kell készülnie, mivel csak az öntöttvas nyújtja a legjobb illeszkedő tulajdonságokat és a kellő felfekvés tartósságát. A „kettős formára" való esztergálással a gyűrű megkapja a természetes feszítést, és ezzel a legnagyobb terhelésnél is a biztos felfekvési tulajdonságot.

A gyors bejáródás elérésére az első gyűrű úgynevezett felső, gyorsan beálló gyűrűként van kialakítva **(6. ábra)**. Az enyhén kúpos futófelület révén a gyűrű az első munkaütemtől kezdve alsó futóélével felfekszik a hengerfalra. A hatékony felületi nyomás folytán a gyűrűk igen gyorsan bejáródnak, és ezáltal ugyancsak gyorsan tömítenek is. Alig 1000 kilométernyi út szükséges ahhoz, hogy az egész gyűrűfelület teljes mértékben felfeküdjék, tükörsimára lecsiszolódjék, és bizonyos tekintetben hozzáidomuljon a hengerfalhoz. Ezután a motor ismét teljes mértékben terhelhető.

Amint a **6. ábrán** látható, a gyűrű felső futópereme kissé hátrább áll. Ennek folytán a gyűrű semmiképpen nem ütközhet a hengerkopás következtében keletkezett „váll"-ba. A tapasztalat szerint helyesebb is, ha n e m távolítjuk el a hengerfal vállát, mivel így:

1. A henger válla gázfojtásként hat, és így elejét veszi a nagyobb mértékű dugattyúgyűrű- és dugattyú-melegedésnek;

2. A meghagyott hengervállal elkerülhető a dugattyú billenése a henger-felsőrészben, és nem jelentkeznek az egyébként emiatt keletkező hátrányok;

3. Ugyancsak elkerülhető a felesleges munka, és mint már ismertettük, a gyűrű amúgy sem tud a hengerkopás következtében keletkezett vállba felütközni.

A gyűrű viszonylag csekély falvastagsága — és a feszítőrugós kivitel — következtében az ovalissá vált hengerfal esetében is a legjobb illeszkedés érhető el **(7. ábra)**.

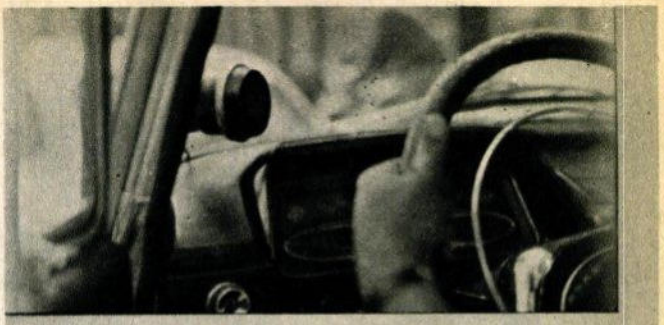
Mivel a gyűrű a feszítőrugó segítségével a normálisan fellépő hengerovalitást kiegyenlíti, az első gyűrű kedvező tömítést biztosít mind esetleges gázáteresztés, mind az olajnak a forgattyútérből való feljutása ellen. A gyűrű falvastagsága, a rugóerő, a feszítőrugó anyaga, hullámgörbületeinek száma és ezek távolsága a már kopott hengerfalú, de nagyjavításra mégsem szoruló motor sajátos követelményeihez igazodik.

Ezek után említjük a kombinált olajlehúzó gyűrűt (P-gyűrű), amely az úgynevezett olajgyűrű-horonyba illik. Ez a kombinált egység az axiálisan lapos olajáteresztő gyűrűből — alul és felül két acélszalagból —, valamint egy feszítőrugóból áll. Ez a gyűrűrendszer jó olajlehúzó képessége folytán megakadályozza, hogy a forgattyútérből olaj jusson a robbanótérbe **(8. ábra)**.

A négy részből álló gyűrűkombinációval a lehető legjobb illeszkedés érhető el a kopott, ovális, az ideálistól eltérő hengerfalfelület esetében. A csekély falvastagság és a feszítőrugó révén a gyűrűk állandó érintkezésben vannak a hengerfallal. Még homorúan megkopott hengerben is mindig kielégítően hatékony lehúzó élekkel érintkezik ez a gyűrű a henger felületével, mivel az egyes gyűrűrészek egymástól függetlenül, szabadon mozognak a horonyban **(9—10. ábra)**.

A feszítőrugó által kifejtett erő ugyanakkor kizárólag a lapos acélgyűrűkre hat. Közöttük az axiálisan alacsonyabban elhelyezkedő olajáteresztő a gyűrű feszítésével fekszik fel a hengerfalra.

Végül a **10. ábra** bemutatja a szokványos megoldású olajáteresztő gyűrű alkalmatlanságát, amely azonos eltérések esetében n e m illeszkedhet a hengerfal felületéhez. ■



Az ionizátor sláger lett

A szerkesztőség autójában több mint két év óta zavartalanul működik a Medicor Művek *egyik ionizátora, a miniatűr „Bion 78" típusú készülék.*

Amikor mi a tapadókorong segítségével a szélvédő üvegéhez rögzítettük, majd vezetékeit bekötöttük a kocsi villamoshálózatába és megkezdtük kipróbálását, még sokan kérdezték, hogy tulajdonképpen mi is ez. Azóta már alig akad autós, aki ne tudná, mire való az ionizátor, és úgy látjuk, mind többen szerelik fel, illetve rendszeresen használják.

Az annak idején ismertetett mérések és próbák után számos külföldi nagyváros forgalmában is végeztek kísérleteket ionizátorokkal és sok országban lett népszerű a „Bion 78" is.

Legutóbb a június 30. és július 9. között Stuttgartban megtartott „UMWELT 72" elnevezésű nemzetközi környezetvédelmi kiállításon aratott újabb sikert a magyar ionizátor. Mindjárt egy új cég is alakult, göppingeni székhellyel „ION 2000" jelzéssel a Medicor-készülék forgalomba hozására. Ezt megelőzően a Stuttgart—Göttingen közötti Autobahn-szakaszon is végeztek eredményes méréseket, amelyeknek adatait a kiállítással egyidőben rendezett kongresszuson mindjárt értékelték is. És ott, ahol több mint száz nagy külföldi cég számolt be a környezetvédelem terén folytatott, illetve folyó munkákról, a témával kapcsolatos új konstrukciók kialakításáról, az egyik stuttgarti lap az „Umwelt 72" slágereként említette az ionizátorokat.

Különben is mind az ottani sajtóvisszhangok, mind a televíziós adások egyaránt nagy sikert jeleznek.

Az „Umwelt 72" sajtója részére kiadott ismertető „Az Aero-Ionok jelentősége a légszennyeződésben és az utazás biztonságában" címmel rendkívül érdekes, már a legújabb méréseket is feltüntető adatokkal jelent meg. Úgy érezzük, ebből a kiadványból hasznos kiemelnünk néhány tájékoztató mondatot. Például: „Régóta ismert tény, hogy a klíma, valamint a biometeorológiai tényezők befolyásolják az emberi szervezetet és ezáltal annak teherbíró képességét is. Általában elmondhatjuk, hogy a pozitív ionok kedvezőtlenül hatnak az emberi szervezetre, míg a negatív töltésű ionok a közérzet javítását és a szervezet teherbíró képességét fokozzák."

Ismeretes olvasóink körében talán az a tény is, hogy nálunk egy orvosokból és technikusokból álló csoport gondos kutatómunkájának eredményeként — úgy véljük, a légszennyeződés növekedését tekintve a kellő időben — született meg ez az újszerű fizikai eszköz, a Medicor autó-ionizátora.



Biztonsági autó angol módra

ILLETVE A BIZTOSÍTÓK SZÖVETSÉGE AZ AUTÓZÁS 10 BIZTONSÁGI PONTJÁRÓL

Sorozatszerűen igyekszünk bemutatni a különböző autógyárak legújabb biztonsági modelljeit, főként azokat, amelyeket ESV, ESC, illetve VES vagy VESC felirattal szerepeltetnek. Ezek — amint azt korábban már írtuk — többnyire a május 29. és június 2. között Washingtonban rendezett konferencia idején kerültek a nyilvánosság elé.

Közülük lapunkban említettük már a *Volkswagen* és a *Fiat* terveit, részletesebben is jellemeztük a *Volvo* és a *Mercedes* megoldásait, de valamennyi új biztonsági autó érdekességeire visszatérünk még.

Ebbe a sorozatba illik ez az írás is, bár itt most nem egy bizonyos autógyár kísérleti modelljeiről kerül szó, hanem több különféle, de az autózás biztonságával szorosan összefüggő kérdést vetünk papírra. Olyanokat, amelyek nem szoros függvényei a különleges, rendkívül drágának tartott — és ma még nem biztos, hogy feltétlenül célszerű — prototípusoknak.

Angliában például — amint ezt egy frissen érkezett londoni levél is megerősíti — az autógyártók, de még az ottani közlekedési hatóságok sem nagyon sürgetik, hogy a konstrukciók alapvetően változzanak meg. Ezt bizonyítja többek között az a tény is, hogy a *„Transpo 72"* alkalmával az angol cégek Washingtonban egyetlen úgynevezett speciális modellt sem mutattak be. Ugyanakkor az amerikai biztonsági konferencián részt vevők körében is ajánlották a cím melletti képünkön is látható *MG* sportkocsi energiaelnyelős, vaskos gumiütközőjét. A gumipárna mögött itt ugyan nem rejtőzik a más cégek által javasolt teleszkópszerű ütközőrúd, ennek ellenére nem kétséges, hogy hatékonyabb, mint bármelyik mai, fémből készült vészhárító.

Mind az *MG*, mind az ugyancsak angol *Triumph* „2,5 PI" kocsi washingtoni kiállítását — más angol modell nem is szerepelt ott — arra utal, hogy a szigetországbeli autósok egyelőre nem csatlakoznak a „nagyok" nagystílű biztonsági kezdeményezéseihez. Az ottaniak azon a véleményen vannak, hogy sok-sok, de inkább apróbb szerelvény és tartozék módosítását kívánja meg a jövő biztonsága.

A londoni levél így ír erről a kérdésről: Az angol autóipar szerint nemigen lehet a világ autósait 4—5 üléses tankszerű, nehéz, ormótlan járművekbe kényszeríteni. Az a véleményük, hogy évtizedünk autósai között továbbra is igen sokan lesznek olyanok, akik kétüléses, nyitott sportkocsiban szeretnének utazgatni, mint ahogy nem kevesek vágya esetleg egy könnyű mozgású, kihívóan elegáns vonalú, 180—200 körüli sebességre képes luxuskocsi.

És nyilván nem kevesen maradnak azok táborában, akik autóra szánt pénzükért a jövőben is szívesen vásárolnak olyan jellegű kocsit, mint például a *Mini*, a *Citroën 2 CV*, vagy pedig egy olyant, mint a mai *Renault* 4-es, illetve 5-ös típus.

Az autósok többsége azt vallja, hogy a biztonsági problémák megoldásához legalább annyira hozzátartoznak az olyan tényezők, mint például a jobb utak építése, a jobb jelzőrendszerek kialakítása, mint a különleges biz-

AZ AUTÓBALESETEKET IGEN ALAPOSAN ELEMZŐ BIZTOSÍTÓ TÁRSASÁGOK VÉLEMÉNYE MINDENKOR HATÁSSAL VAN AZ ÉRINTETT IPARI ÉS KÖZLEKEDÉSRENDÉSZETI ELGONDOLÁSOKRA. ITT A BIZTOSÍTÓ INTÉZETEK LEGUTÓBB TARTOTT KÖZGYŰLÉSÉN ELHANGZOTT, PONTOKBA FOGLALT JAVASLATOKAT ISMERTETJÜK A „DIE WELT" CIKKÉNEK AZ NSZK-SAJTÓSZEMLÉBEN MEGJELENT FORDÍTÁSA NYOMÁN

A Gépkocsi- és Balesetbiztosító Intézetek Szövetsége (HUK) május 18-i hannoveri gyűlésén a következő 10 pontban foglalta össze a halálos kimenetelű közlekedési balesetek megakadályozására irányuló követeléseit:

1. Minden gépkocsiba be kell szerelni a hárompontos önműködő biztonsági öveket, az üléseket pedig el kell látni stabil fejtámasszal. Arról is gondoskodni kell, hogy az ülések ne szakadhassanak ki a kocsi padlólemezéből.

2. A vezetőiskolák tanulóit törvényesen kell kötelezni arra, hogy vezetés közben felkapcsolják az övet.

3. Meg kell tiltani a gyermekek előre-ültetését. A HUK Szövetség szakértői és más szakemberek is úgy vélekednek, hogy a gyermekeknek csakis a hátsó üléseken szabad helyet foglalniok.

4. Minden autóvezetőt fel kell világosítani a biztonsági öv és a fejtámasz hasznossága felől, ezenkívül fel kell őket szólítani arra, hogy az övet mindig kapcsolják fel, még a legrövidebb útszakaszok megtételekor is.

5. A kötszeres dobozok a legtöbb autóban hol itt, hol ott hevernek.

tonsági autók forgalomba állítása. Ez a többség hangot ad annak a nézetének is, hogy a logikusabb autóvezetői vizsgák bevezetésével, majd mind az autóvezetők, mind kocsijaik rendszeresebb ellenőrzésével még igen sokat lehet tenni annak érdekében, hogy nyugodtabban, veszélytelenebbül járhassuk a világ útjait.

Sem a kérdések, sem a megoldások nem egyszerűek. Az egyik oldalon áll az a tény, hogy ma 200 000 ember veszíti életét évről évre az autózás áldozataként. A másik oldalon állanak az autógyárak, a konstruktőrök, akik a példák szerint tudnának olyan autókat produkálni, amelyek kétségtelenül új technikai megoldásokkal csökkentenék a balesetek és a baleseti áldozatok számát. Ezek az autók viszont a jelenlegi adottságok mellett súlyosak és drágák lennének. Esetleg annyira drágák, hogy nem találnának vevőre. Márpedig, ha egy autót nem lehet eladni, akkor az autóipar megbénul, és Angliában például, ahol az ipar több mint húsz százaléka az autógyáraktól függ, egy ilyen bénulás következtében több millió munkanélkülivel is számolni kellene.

Ezeknek az aggályoknak említése mégsem jelentheti, hogy lépésről lépésre nem lesznek biztonságosabbak az új autók. Tulajdonképpen lépésenként fejlődtek ki máig is a régiekkel össze sem hasonlítható, mind a bennülőknek, mind a forgalom más résztvevőinek nagyobb védelmet nyújtó kocsik.

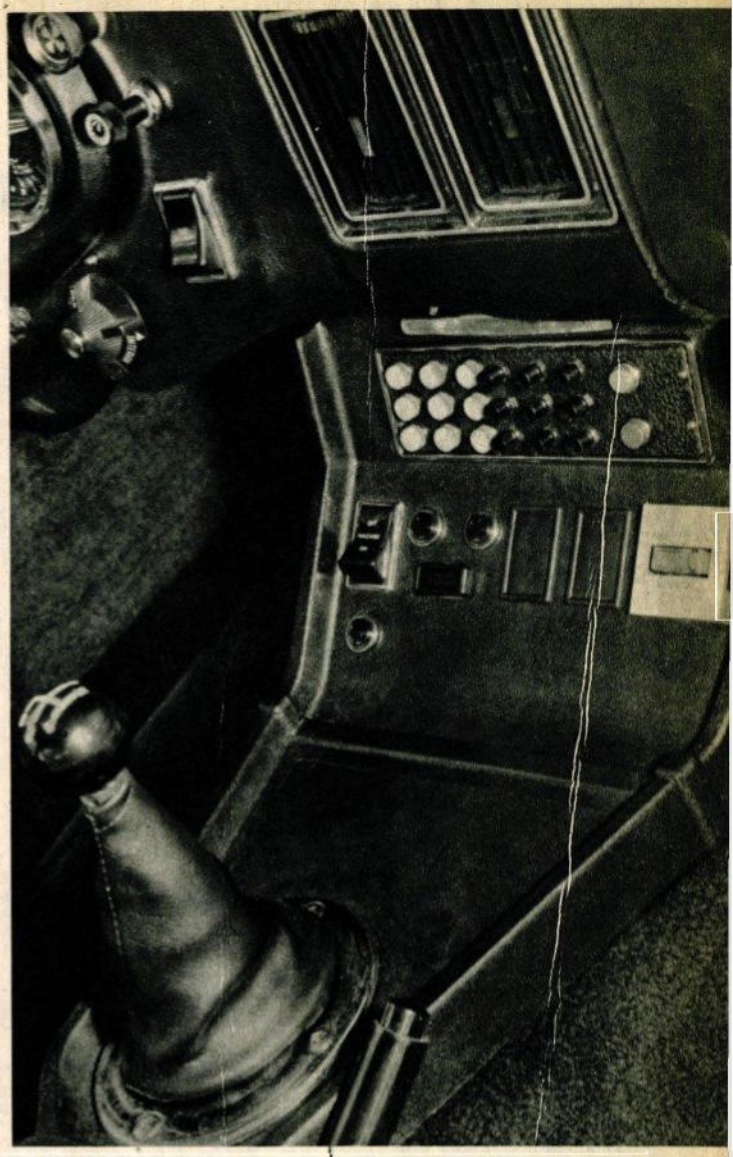
Nemcsak a holnap autói ígérik, hanem többnyire már a maiak is adják a megfelelő üléseket, a valóban biztonságos biztonsági öveket, a biztonsági fékrendszereket és kormányműveket, no meg a gumival bevont, rugalmasabb vészhárítókat.

Az automatikusan felfúvódó légzsákokkal folynak ugyan az ütközési próbák, de azt már korábban említettük, hogy számos ellenzője akad máris ennek a megoldásnak. Újabb ellenérvként már az is felvetődik, milyen veszéllyel járna, ha csak minden tízezredik esetben is, de minden ütközés nélkül, sima úton valamilyen hiba folytán váratlanul a vezető elé pukkanna egy ilyen biztonsági légzsák.

Várható, hogy a jól záródó, az ütközéseknél magától nem nyíló kocsiajtók, a jól formázott, jól állítható, ugyanekkor jól rögzíthető fejtámlás ülések, a még célszerűbben kialakított műszerek és műszerfalak, a jobb úttartást eredményező és szinte defektmentesnek mondható gumiabroncsok sokat segíthetnek az autózás mai, világszerte mutatkozó súlyos gondjain.

És természetesen változatlanul alapvető kérdés marad a volán mögé kerülő ember, a közlekedés valamennyi résztvevőjének, tervezőjének és irányítójának magatartása, szemlélete. Mind az angliai példák, mind az ugyancsak itt közölt sorok a balesetbiztosítással foglalkozó intézetek rendkívül érdekes, logikus meghatározásairól azt a nézetet erősítik meg, hogy az elképzelt, úgynevezett biztonsági autók forgalomba helyezése nélkül is lényegesen javíthatnának az autózás biztonságán.

Liener György



Egy különös angol kísérlet, a British Leyland egyik MG-kocsijának különleges berendezése. A feltűnően sok kapcsológomb és a hozzá tartozó kilenc ellenőrzőlámpa természetesen nem az autóvezetés biztonságot jelentő egyszerűsítését célozza. De feltétlenül az autózás biztonságát eredményezi. A kilenc nyomógomb és a kilenc lámpácska azért van, hogy aki nem józan, az ne tudja a kocsit beindítani. Részeg fejjel ugyanis nemigen lehet a megfelelő sorrendben kapcsolgatni a gombokat, amelyek itt az indítás alapfeltételei. A kísérletek alatt ezen az ügyességi vizsgán tíz részeg közül kilenc elbukott. Egy azonban legyőzte a készülék bonyolultságát, így az tökéletesnek mégsem mondható . . .

Ezeket szilárdan le kell valahol rögzíteni, mert hirtelen fékezésnél lövedék módjára repülhetnek neki a benn ülőknek.

6. Az autókonstruktőröknek az eddiginél jobban kell ügyelniök arra, hogy a kocsik belseje kellőképp biztonságosra legyen tervezve. A HUK Szövetség mintegy 100 000 közlekedési baleset felülvizsgálata során megállapította, hogy a legtöbb halálos sérülést szenvedett áldozatnak azért kellett elpusztulnia, mert a különböző kapcsolókarok veszedelmesen belenyúlna a kocsi utasterébe.

7. Az autóiparnak és reklámozóinak abba kell hagyniok a magas lóerőszámmal vagy a nagy gyorsulással való vevőcsábítást. A fősúlyt mindenképpen a biztonságra kell helyezni, a szerkesztésnél éppúgy, mint a propagandánál. A reklámügynökségeknek a jövőben nem szabad azt a hamis hiedelmet szuggerálniok, hogy egy nagy sebességgel száguldó vagy kritikus helyzetbe került autóval bánni gyerekjáték.

8. A közlekedési nevelést tervszerűbbé kell tenni. A HUK Szövetség szerint okvetlenül be kell vezetni az autósiskolákban a közlekedési veszélyek beható ismertetését.

9. A rendőrségnek és az igazságszolgáltatásnak a valóban közveszélyes vezetők elcsípésére kell koncentrálnia az erőit és nem a hamisan vagy potyán parkolók megbüntetésére. Tíz gátlástalanul vezető autós megfenyítése sokkal fontosabb, mint száz tilosban parkoló megbírságolása.

10. Az útépítőknek nagyobb gondot kell fordítaniok a különféle országúti veszélyek kiküszöbölésére, kivált a kereszteződéseknél, betorkolásoknál és bukkanóknál. ■

MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

SZEGEDEN NAGYSZERŰ VOLT!

Szeged város gazdag nyári programját méltóképpen színesítette a július 21—23-án megrendezett Délmagyarországi Motorostalálkozó. A kiskundorozsmai Széksófürdő kempingjében mintegy 200 túramotoros gyűlt össze, hogy sátort verjen és a különböző ügyességi versenyeken bizonyítsa felkészültségét. A tábor bejáratánál ott lengett a jugoszláv zászló is, ami nemzetközi jelleget adott a találkozónak. A szabadkai motorosok 18-án rándultak át Szegedre, és szinte valamennyi versenyszámban képviseltették magukat. A tájékozódási verseny igazán nagy feladat volt: turisztikailag, vezetéstechnikailag és a több forgalmas városon átmenő útvonal Kresz szempontjából is próbára tette a versenyzőket. Szegedi újítás a motoros hétpróba-verseny, ami ezúttal csak hatpróba volt, mert a tájékozódási versenyt különválasztották a versenyzők kérésére. A hatpróba-versenyben főleg a pécsi TTE motorosai tűntek ki felkészültségükkel. A színvonalas versenyek után a Széksófürdő kellemes strandja várta a motorosokat. Az esti tábortűz nehezen gyuladt meg, de aztán annál forróbb hangulat központja lett. Még éjfélkor is motoros anekdotáktól és tréfáktól volt hangos a tábor, és csak nem akartak nyugovóra térni a jókedvű motorosok.

Másnap reggel zenés ébresztőre éledt fel a tábor, és egész délelőtt városnézés volt a program. A Szabadtéri Játékokra díszbe öltözött kedves város, a Füvészkert és a Múzeum nagyszerű élményt nyújtott. Vasárnap 13 órakor volt az ünnepélyes eredményhirdetés és díjkiosztás. Már szinte nem is tűnt meglepetésnek, hogy a Siroki Vasas újra nagyszerűen szerepelt. Kevés, de jól felkészült motorosai a tájékozódási verseny legjobbjainak bizonyultak.

A szegedi motorostalálkozóra nagyszerű motorosidőben és festői környezetben került sor. Nagyszerűségét azonban mégis a kitűnő rendezés biztosította. A Szegedi Volán Motorosklub rendezői minden feltételt megteremtettek ahhoz, hogy a résztvevő motorosok jól érezzék magukat. Bíró Albert, a találkozó „mindenese" ismét bebizonyította, hogy fáradhatatlan munkása a magyar motoros turizmusnak, és a korábban elért szegedi sikerek nem véletlenek.

BALOGH ZOLTÁN

EREDMÉNYEK. KISMOTOR TÁJÉKOZÓDÁSI VERSENY: 1. Klein András, Szegedi Volán — **2. Pogodi János,** Szegedi Volán — **3. Sziládi László,** Szabadka — **NAGYMOTOR TÁJÉKOZÓDÁSI VERSENY: 1. Majdajk Tibor,** Siroki Vasas — **2. Fodor Károly,** Szabadka — **3. Bujáki Bálint,** Siroki Vasas — **CSAPATVERSENY: 1. Siroki Vasas II. — 2. Szabadka III. — 3. Siroki Vasas I. — HATPRÓBA: 1. Varjas Ferenc,** Pécsi TTE — **2. Boka Zoltán,** Pécsi TTE — **3. Zsoldos György,** Pécsi TTE — **CSAPAT: 1. Pécsi II. — 2. Hungária II. — 3. Szabadka III.**

LÁTOGATÓBAN A „KINIZSI" MOTOROSOKNÁL

Az ÉDOSZ-székház klubját, amely otthont ad a „Kinizsi" autósainak—motorosainak, szorgos kezek festik, javítják, szépítik.

Talán emiatt nyári szünet van a motorosoknál — gondolná valaki. Nem így van, mert a tagok most ideiglenesen az emeleti kis teremben gyülekeznek. Igaz, kevesen vannak, mindössze 18—20-an beszélgetnek az asztalok mellett.

— *Mi az oka ennek?* — kérdeztem *Lőrinc János* szakosztályvezetőt.

— Tagjaink különböző túrákon vesznek részt, és ezért vagyunk csak ennyien a klubnapon. Egy csoportunk például most Bulgária—Románia hegyeit és tengerpartját járja, másik csoportunk két hete érkezett vissza romániai útjáról. Többen a hazai tájakat járják. De az itthonmaradottak sincsenek program nélkül, minden hétre jut valami közeli, könnyen lebonyolítható kirándulás, amit természetesen szervezetten és csoportosan valósítunk meg.

— *Példát is tudna mondani?*

— Legutóbb Szegeden voltunk a Délmagyarországi Tájegységi Találkozón, és mire ezek a sorok megjelennek, a Fonyódi Országos Találkozón is túl leszünk. Ez évben már harminchat szervezett és túralappal igazolt túránk volt, az éves programnak megfelelően: a téli városnéző és múzeumlátogató sétától kezdve a budai hegyvidéki gyalogtúrákon át az egy-kétnapos vagy hetes motorostúrán át a külföldi túrákig.

— *A klubnapok programjáról szeretnénk hallani.*

— A csütörtöki klubnapjainkon mostanában az elmúlt heti vagy a soron következő túrákról számolunk be. A hosszabb és színesebb előadásokat az őszi-téli időre tartogatjuk.

— *Vannak-e kapcsolataik más klubokkal?*

— Igen, különösen a váci motorosokkal és a kőbányai „Lombik" motorosaival tartunk fent baráti, sporttársi és klubközi kapcsolatokat. Természetes, hogy minden hivatalos rendezvényen igyekszünk baráti együttműködést kialakítani más klubokkal. Igen emlékezetes részünkre a sirokiak múlt évi, valamint idei tájegységi találkozója.

— *Hogyan alakult a klub létszáma és összetétele?*

— Mintegy harminc taggal alakultunk több mint másfél éve. Most 70 a létszámunk, melynek egyharmada nő, akik nemcsak a túrákon, hanem a klubnapokon is szépen képviseltetik magukat. Örvendetes az ifjúság növekvő száma. Nagyon fontos a fiatalság bekapcsolódása ebbe a mozgalomba, hogy időben megtanulják a motorozás és a motoros túrázás minden „fogását", hogy sok örömük legyen benne.

— *A Kinizsi autósai és motorosai között nincs ellentét, „feszültség"?*

— Miért lenne? Jelenleg hét autósunk van, akik jól érzik magukat közöttünk, és egyenlő túrapartnereknek ismerik el az 50 köbcentis motorokkal bíró sporttársakat, mert nem a lóerőteljesítmény és a kerekek száma dönti el, hogy ki az igazi „motorizált turista".

— *Kit nevez „motorizált turistának"?*

— Nem az én véleményem, hanem a klub tagságának kikristályosodott álláspontját tolmácsolom, amikor elmondom, hogy azok képezik ezt az új társadalmi réteget, akik technikailag felkészülten, kulturáltan, a Kresz szabályainak megfelelően, előre elhatározott programmal indulnak országot és világot látni, és élményeiket, tapasztalataikat, a tanultakat továbbadják, lehetőleg szervezett körülmények között. És egyben ez a klubunk programja is.

B. Z.

HA NEM IS ÚJ, DE JÓ TANÁCS

Benne vagyunk nyakig a túraidényben. Ezzel ugyan nem mondtunk semmi újat, de még azzal sem, amiért tollat fogtunk. Azt szeretnénk ugyanis újból leírni, hogy a biztonságos, örömteljes utazás első számú feltétele a motor rendszeres karbantartása. Az AM már meglehetősen sokszor foglalkozott a műszaki hibák megelőzésével, mégis gyakran találkozunk motorostársainkkal, akik az országút mentén „generáloznak". Nem vitatjuk, a leggondozottabb motorkerékpárral is előfordulhat olyan, mondjuk anyagfáradtságból származó hiba, amelyre nem lehetett számítani. Ámbár a szeretett járműnél számon tartható az idő múlása, és éppen ezért a jó motoros nem akkor cserél például láncot, ha az már leugrott a helyéről, hanem amikor — a karbantartás alkalmával — észreveszi a lánc lógását.

Régi igazság, hogy a motorkerékpár tisztítása nemcsak a szennyeződés eltávolítását, hanem a kezdeti hibák észrevételét, illetve elhárítását szolgálja. A motorkerékpártól csak akkor várhatunk becsületes munkát, ha rendszeresen törődünk vele. A külföldet járt motoros olvasóink is bizonyíthatják, hogy milyen jól ápoltak a határon túli motorok. Persze ezzel nem azt akarjuk mondani, mintha nálunk ritkaság lenne a jól — és hangsúlyozzuk, nem szépen, hanem j ó l — tartott motorkerékpár. Mégis ezen a téren tenni kellene valamit. Az, hogy időszecske a jármű, még nem jogcím annak elhanyagolására.

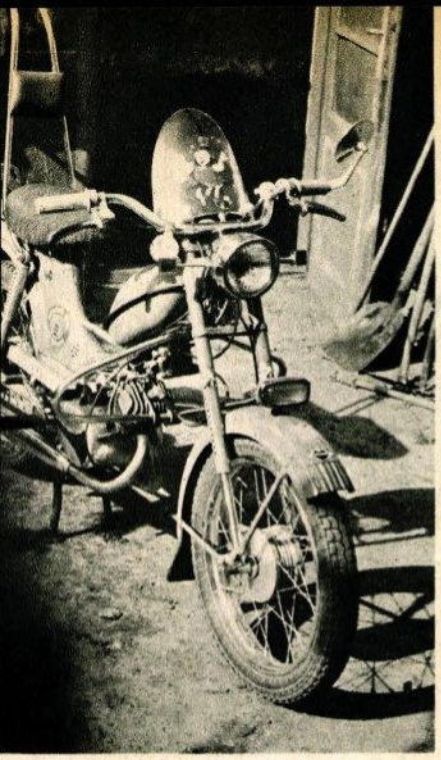
Pusztán a jószerencsében bízni oktalanság. Aki hosszabb, különösképpen pedig külföldi túrára készül, annak jól felfogott érdeke, hogy tervszerűen készítse elő parípáját. Mert egyrészt ott nem mindig kap, még drága valutájáért sem alkatrészt, másrészt kiteszi magát felesleges izgalmaknak, nem is szólva arról, hogy a gonddal kitervezett túrából legfeljebb tortúra lesz. A szellős kirándulásból keservesen izzasztó vasúti utazás válik.

Még a legjobb állapotú motort is aprólékosan át kell vizsgálni, természetesen jóval az indulás előtt. A gyújtás-beállításon kívül kerüljön a szerszámok mellé egy megszakító, egy kipróbált új kondenzátor, és természetesen megfelelően csomagolt izzókészlet is. A hőtől megrepedezett gyertyakábel ugyancsak cserére szorul, az öreg gyertyapipával sem érdemes bajlódni.

A porlasztó kiverődött tűje, megkopott fojtóharangja miatt nem lehet beállítani az üresjáratot, enélkül pedig aligha lehet egy ismeretlen város forgalmában biztonságosan közlekedni. Kevesen képesek egyidőben az autók hömpölygését figyelemmel kísérni és közben arra ügyelni, hogy a piros lámpánál ne álljon le a motor. Igaz, ez csak apróság, de sok felesleges bosszúságot képes okozni az ilyesmi. Magától értetődik a légszűrő benzines fürdője és átitatása olajjal. Mindjárt vidámabban forog ettől a motor. A benzintartály sapkájának légzőnyílása és tömítése is megérdemel egy ellenőrző pillantást (hiszen a tartályra kerülő csomag, no meg a nadrág tisztaságáról van szó).

A gumik állapota felette fontos! A hidegen ragasztott tömlők nem tudnak ellenállni az áttüzesedett beton hevének. Tesék azokat még itthon kicserélni! A kopott köpeny bizonyos helyzetben életveszélyt jelenthet. A futófelület mintázatában legalább 5 mm mélységű legyen a barázda. Lefutott gumival könnyelműség útra kelni!

A fékek műszaki állapota fontosabb, mint a motoré. A nyeregben ülők élete is a fékek hatásosságától függ. Tulajdonképpen ezt minden motoros tudja, és mégis nagyon fontosnak tartjuk, hogy szót ejtsünk róla. Ha a fékek ellen bármi kifogás merülne fel, első utunk a szakműhelybe vezessen!



A módosított Riga-4

Amikor autószerelő-tanuló koromban, 1969-ben vásároltam egy Riga—4-et, sok hasznos átalakítást próbáltam ki mopedomon. Sikerült megbízhatóvá, kényelmessé s nem utolsósorban gyorsabbá tenni. Sokan megnézik, kérdezgetik: hogy és mint csináltam. Legtöbben a lábsebességváltó iránt érdeklődnek. Most a különböző átalakítások közül csak ennek leírásával szeretnék Riga-tulajdonos társaimnak tanácsot adni.

Miért határoztam el ezt az átalakítást? Mert gyakori volt a bowden-szakadás, a sebességváltó-kar „lötyögött", ezért nem tudtam simán kapcsolni. És a hajtókarok — éppen úgy, mint a kerékpárnál — el vannak tolva egymástól, ami hosszabb úton fárasztó.

Mindezeket egy csapásra megszüntettem a lábsebességváltó felszerelésével. A „kuplung"-kiemelőkar rögzített helyzetbe került, a kapcsolási idő lényegesen megrövidült, és mindez lehetővé teszi a sportosabb vezetést. Megszűnt fékezésnél a fékpedál „átugrálása", s álló helyzetben is feltűnően simán és könnyedén bármely fokozat kapcsolható. A két lábtartó egy síkba került, ami kényelmessé teszi az utazást. Mindezt az előnyt a motor minden átalakítása nélkül értem el (eltekintve a két ⌀ 5-ös furattól és a jobb oldali fedélen levő mintegy 18×25 mm kivágástól). Természetesen sebességváltót csak a berúgókar elkészítése után célszerű átalakítani.

Véleményem szerint az itt következő leírás, a fényképek és a rajz segítségével már csekély szakmai tudás birtokában is elkészíthető ez a hasznos átalakítás.

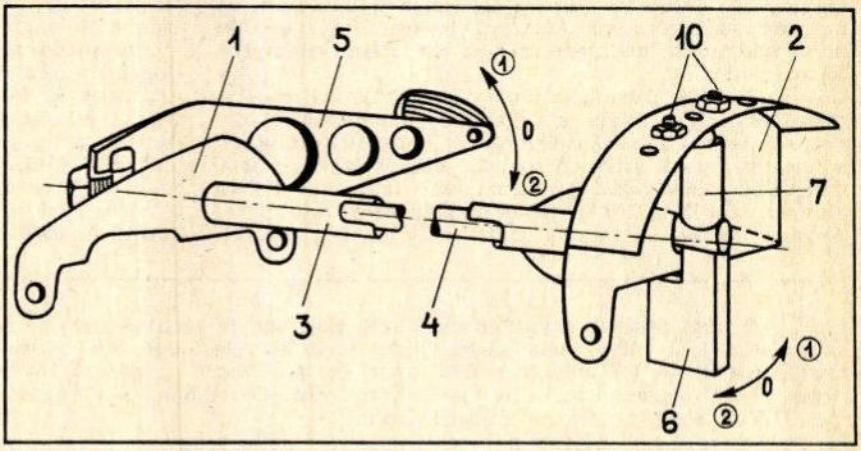
Hajtókarból berúgó

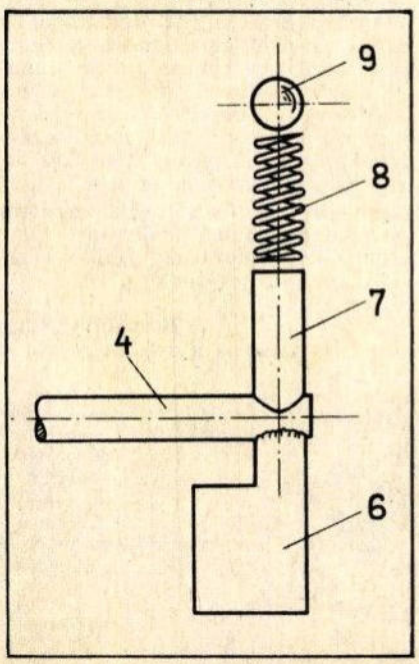
A hajtókarok leszerelése után a bal oldali hajtókar tengelyére készítsünk csőből olyan méretű lábtartót, hogy arra gumit tudjunk felhúzni. Előzőleg hegesszünk a csőre három anyát, amelyeken keresztül hajtott csavarokkal a tengelyre tudjuk rögzíteni. Ha az egyik M8-as csavar az ékpályába illeszkedik, akkor teljesen biztos a rögzítés.

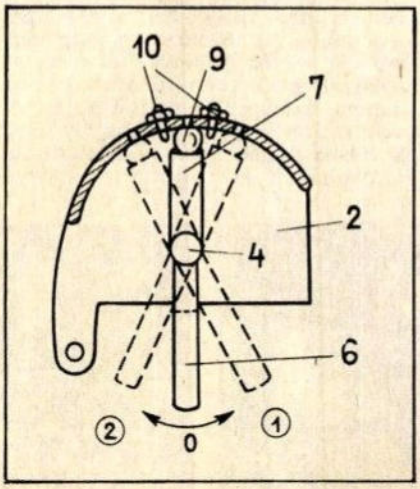
A jobb oldalon használjuk fel az eredeti hajtókart. Ehhez hegesszük a lábtartó-csövet, amelynek rögzítéséhez megfelel az eredeti ék. A lábpedál helyett egy mintegy 50 mm hosszú csavart hajtunk be, amelyre előzőleg egy 40 mm hosszú csövet húzunk, majd erre kerül a bordás gumi. Ez a berúgókar egyben a fékpedál is, amely menetirányban, lábbal lenyomva indítja a motort, amikor is a kar alsó helyzetben megáll. Az indítás után 180 fokkal visszafordítjuk, amíg ütközik, ezután fékpedállá alakulva a sarkunkkal működtetjük.

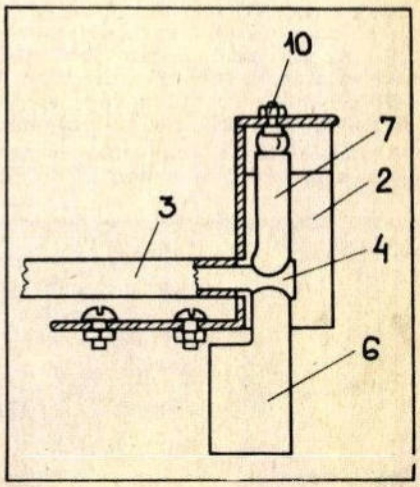
A sebességváltó módosítása

Az (1) tartót és a (2) tartót a (3) cső (12×8 mm) köti össze hegesztve. A csőben forog a (4) tengely, amelynek egyik végére oldhatóan csatlakozik a (5) sebességváltó kar, a másik végére a (6) váltólemez és a (7) rögzítő van hegesztve. Az (1) tartót a forgattyúsház bal oldali két fedélcsavarja rögzíti. A (2) tartót a forgattyúsház oldalába fúrt két fura-

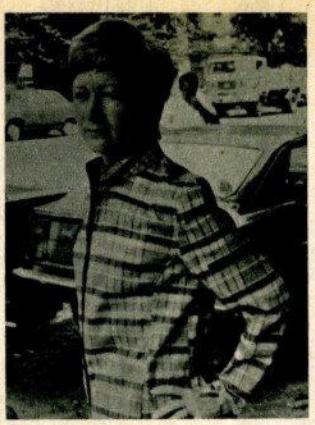
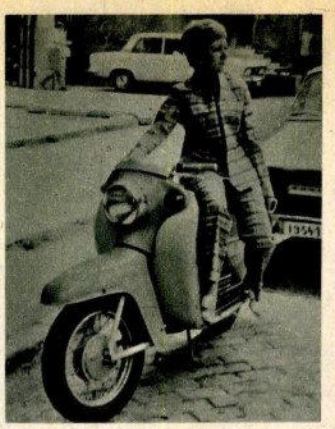










Páncélos vitéz — vagy motoros?

Legutóbb az AM július 6-i számában írtunk a fenti címen egy visszatérő rövidke horkanást a motorosok ruházati gondjairól. Ennek hatására most két cég is jelentkezett. Az egyik a *Hungária Műanyagfeldolgozó Ipari Szövetkezet*, amely levelében az említett cikkre hivatkozva közli: *„Szövetkezetünk szívesen állna a motorosok rendelkezésére különböző anyagú motorosruhák, vagy különálló nadrágok, illetve kabátok gyártásában, amennyiben az Autó—Motor segítségünkre tudna lenni egy minden kritikát kibíró mintadarabbal vagy fazonnal."* E levélből kiderül, hogy a Szövetkezet egyéb sportruházatot is gyárt, de mert a motorosruhának több irányú igényt kell kielégítenie, ezért tanácstalanok.

(A Szövetkezet képviselője megkapta a rendelkezésünkre álló külföldi képanyagokat, illetve megbeszéltük vele a lehetőségeket és az igényeket.)

A másik cég, a *Fővárosi Kézműipari Vállalat*, ugyancsak az említett cikkre hivatkozva telefonon jelentkezett, és meghívta a motorosok korszerű ruházatáért viaskodó munkatársunkat: tekintené meg az első számú ruha-prototípusukat!!

Nos, az FKV 6. üzemágazatánál alkalmunk volt megismerni egy olyan lelkes kis csapatot — név szerint dr. *Fertő Györgynét*, *Ivánkai Györgynét* és *Persi Károlyt* —, amely ugyancsak szívesen foglalkozott, és foglalkozik a motorosok ruházkodási problémájával. *Ivánkainé* tervei alapján készült a *Vicky* nevű modell első prototípusa. Anyaga: többszínű, mintás, gumírozott textília, „dublírozott" kivitelben. Tulajdonsága: teljesen víz- és szélmentes. Szabása: kétrészes, a dzseki húzózárral, állógallérral, karján zsebbel, a nadrág húzózárral és nyomógombbal. Ebben a kivitelében irányára 550 Ft.

A másik modell, a *Rita* eredetileg a sielőknek készült. Szintetikus alapanyagú, egyszínű textília, habszivacs- és szintetikus béléssel. Kétrészes kivitelben, a felső része húzózárral csukódik. Ára 850 Ft.

A kollektíva szívesen hallgatta meg észrevételeinket, sőt felkérték az MTSZ Országos Motoros Bizottság vezetőségét, hogy a kedvező önköltség figyelembevételével, a gyakorlott motorosok tapasztalata alapján adjanak tanácsot a ruha tervezéséhez, hogy az eljövendő vásárlók elégedettek legyenek az FKV motorosöltönyeivel.

Az ország legnagyobb kézműipari vállalata előreláthatólag évi 25—30 ezer öltönyt tud elkészíteni.

Ha figyelembe vesszük, hogy mintegy hétszázezer rendszámmal ellátott motorkerékpárt tartanak nyilván Magyarországon, akkor ez a mennyiség talán nem is lenne elegendő. Ámde ismerve a körülményeket, nevezetesen azt, hogy ez ideig — enyhén szólva — nagyon gyenge volt az ellátás a motorosruházatból, bizonyos időre lesz szükség, amíg a motorosok rászoknak erre a célszerű és kulturált öltözködésre. Mindennek ellenére reméljük, hogy motoros olvasóink jövőre már élnek a válogatás lehetőségével a különböző mintájú, alkalmas öltönyök között, és meg is vásárolják azokat.

---

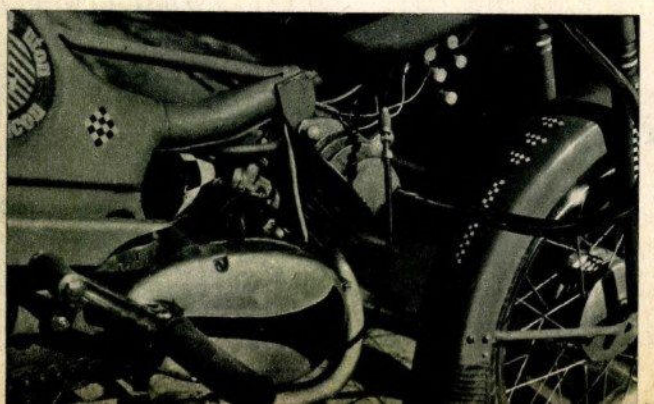
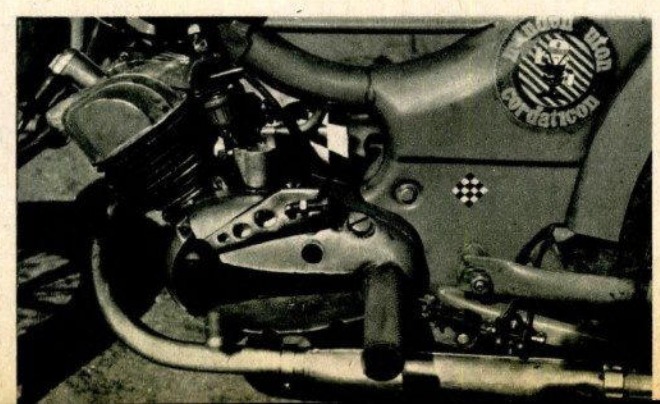
ton (⌀ 5 mm) átmenő anyáscsavar, valamint a jobb oldali hátsó fedélcsavar rögzíti. A (4) tengely másik végére kerül hegesztéssel a (6) lemez (LV 5 acél), amely az eredeti kis kart mozdítja el (ahova a bowden csatlakozott). Ugyanide van hegesztve a (7) rögzítő cső, melyben a (8) rugó és (9) golyó helyezkedik el. A (2) tartólemezén levő (10) anyáscsavarok feje közé ugrik be a (9) golyó. Ez rögzíti, a rugó erejétől függően a sebességi fokozatokat.

Az átalakítások óta, azaz három éve közlekedem a motorral, de ha kell, még ma is játszi könnyedséggel érem el vele az 50 km-es tempót és a „Jikov" porlasztó révén bármilyen időszakban, első rúgásra indul.

Szemre tetszetősebb a Rigám az első ködlámpával, a bukásvédő csővel, az indexlámpákkal, a két kipufogódobbal, a Simson csomagtartóval és egyéb kisebb átalakítással, amelyek elsősorban nemcsak díszei, hanem hasznos kiegészítői a járműveknek. Sok egyéb, többnyire nem is látszó pótlás, mint például az indítókulcs, a kormányzár, a Jawa-hátsólámpába szerelt féklámpa, a hátsó sárvédő gumilemeze, a hosszú szőrű nyereghuzat, a kuplung-fékkarok gumivédője, visszapillantó-tükör, a csavarfejek műanyag sapkája, a kis szélvédő: mind a biztonságot, a kényelmet szolgálja — számomra nagyon sikeresen.

Remélem, más is el tudja készíteni az általam ajánlott átalakítást, vagy legalábbis valamit tud belőle hasznosítani a motorján.

Besnyői György
Budapest XVIII., Honvéd u. 1.

AZ am KIRAKATA



Még nem is olyan régen, néhány évvel ezelőtt csak amolyan hóbortos motorosoknak készült itt-ott az úgynevezett „minibike", amely azóta keresett cikké „nőtte ki magát". Ma már a legismertebb gyárak hozzák piacra e törpe méretű modelljeiket, kezdve a világ legnagyobbjától, a Hondától a legfinomabbig, a Benelliig. És már nem is elégednek meg az egyszerű közúti kivitellel, ezért készül a triál és cross típus is, de nem ritkaság az oldalkocsival szerelt motortörpe. Jó példa erre az itt bemutatott Yamaha Mini Enduro, a hagyományos küllős kerekekkel. (A felvétel egy VB-futam versenyzői kempingjében készült, az egyik résztvevő gyermekeiről.) A járművecske feladata: a távolabb eső pályaboxot gyorsan összekötni a nagy depóval. És ehhez a 2 lóerős, 50 kcm-es motor meg is felel.

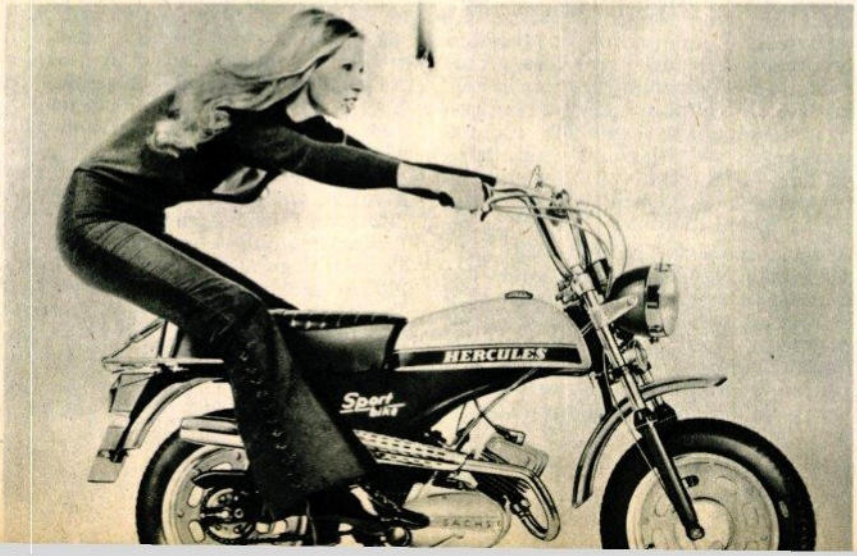




És ha már itt van ez a törpe, és olyan ügyesen felhasználható erre-arra, miért ne lehetne az autó „bocija"? A gondolat nem nagyon új, de mindinkább hasznossá válik. A nagyváros zsúfoltságtól egyre járhatatlanabb utcáin tesznek jó szolgálatot azok a „portable", azaz hordozható, illetve összehajtható mini-bike-ek, amelyek csukott állapotban elférnek a gépkocsi csomagtartójában. Ilyen például a Morini—Gyromat-motorral meghajtott, 35 kilós Picopiro. Az 1,3 lóerős, sebességváltó nélküli, röpsúly kuplungos motor 40 km-es végsebességgel viszi az elöl-hátul rugózott járművet. Mérete összehajtogatott állapotban: 112×55×30 cm...

Ha a nyeregre fektetett golyóstollhoz arányítjuk ezt az Italjet nevű bike-et, akkor könnyen elképzelhető, a „minisége". A 38,8×42 mm furat-löketű motor 1,8 lóerős, de ez bőven elég a 40 km-es végsebesség eléréséhez. Küllős kerekeire 3×10 hüvelykes gumikat szereltek, és ez még puhábbá teszi az utazást. Figyelmet érdemel a majdnem „felnőtt" teleszkópvilla. És hogy mennyire komolyan veszik a gyárak ezt a törpét, bizonyítja, a többek között a nevezetes Benelli cég. Az itt most kirakatba állított apróságnak Mini-Cross a neve, de persze, ez nem azt jelenti, mintha valóban sportcélra konstruálták volna. Csupán a sajtolt lemezabroncsaira húzott terepgumik emlékeztetnek e sportágra. A 40×39 mm furat-löketű motorról csak annyit árul el a gyári leírás, hogy az 50 kcm-es motor sűrítési aránya 6:1, és ebből az adatból következtetni lehet a motorban rejlő szerény teljesítményre is. Indítása pedállal történik, sebességváltója négyfokozatú. Üzemanyag-keverési aránya 25:1, fogyasztása 1,6 liter 100 km-re. (?) Gumimérete 3,5×10", elektromos berendezése 6 V 18 W, önsúlya 52 kiló.





Sport-bike nevet kapott a Sachs egyik motorkerékpárgyárának, a Hercules-nek legújabb modellje, amelybe az 5,3 lóerős, 5 fokozatú Sachs-motor került. Erről a miniről könnyen elhihető a 80 km-es végsebesség. Igaz, készül a nürnbergi Hercules gyárban egy szelídebb, 2,9 lóerős, 3 fokozatú Sachs-motorral meghajtott Sport-bike, de ez csak 40 km-es tempóra elegendő. Ámde ki akar ezeken a 12×2,5 hüvelykes kerekeken gyorsabban közlekedni? (Igaz: mindkét kereke rugózott.) A konstruktőrök eredetileg városi, helyi forgalomra tervezték törpéiket, de most mindjobban terjed a túrázás is a bike-kel.



NÉZŐPONT-TESZT

Minden bizonnyal sokan visszaemlékeznek a volán mögötti első tétova lépéseikre. Amikor az oktatónk minduntalan azért szólt ránk, hogy messze előre nézzünk, s ne csak a közvetlenül autónk alá gördülő utat figyeljük.

A gépjárművezetés gyakorlásának, tanulásának első időszakában az ilyen vissza-visszatérő „csőlátás" még nem alapvető alkati hiba. Sőt, természetes jelenség, hiszen a tanuló figyelmét nagymértékben leköti az autó kapcsoló- és vezérlőberendezéseinek a kezelése. Ilyenkor bizony még nem vagyunk igazán urai az autónak, a „belső kezelés" gépies reflexei még nem alakultak ki bennünk. Így természetes, hogy a robogó autónk előtt állandóan változó külső környezetet is ezzel a kissé félénkül tanácstalan megosztott figyelemmel kísérjük. Baj most még nem nagyon eshet ebből, hiszen az oktató ott ül mellettünk.

A baj ott kezdődik, ha nem gyógyítottak ki bennünket a tanulóidőszak során az ilyen gyermekbetegségekből. Vagyis az ilyen, kezdetben még természetesnek vett, „csőlátás" az önálló útjaink során is szokássá válik.

Tanulmányozzuk csak, hogy ki milyen testhelyzetben vezet. S ha a vizsgálódás eredményét összegezzük, csakhamar rádöbbenünk, hogy igencsak hasznos emberismerettel, pontosabban partnerismerettel leszünk gazdagabbak. Miért?

Nos, akit előrehajoló felsőtesttel, mereven feltartott fejjel és a kormányt görcsösen markoló kézzel látunk vezetni, attól óvakodjunk. Ezek a külső jelek hamar árulkodnak, nem ritkán számunkra is keserű bizonyítékot szolgáltatva arra, hogy az ilyen autós kizárólag önmagával, a közvetlen előtte feltáruló út jelenségeivel van elfoglalva. Szorongva vezet, mintha állandóan attól tartana, hogy valami baj történik vele. Az ilyen vezetőtípusok azok, akik a forgalomritmust valamilyen észszerűtlen manőverrel gyakran megakasztják, a veszélyhelyzetet megteremtik, de valamilyen különös csoda folytán a kimenetelét sokszor simán meg is ússzák.

De nemcsak a volán mögötti rossz ülés- és testhelyzet miatt uralkodhat el egyeseknél az ilyen hibás gyakorlat. A beszűkült látótérrel való vezetés nagyon sok embernél visszavezethető a látás, a látóképesség egyfajta fogyatékosságára is. És jó, ha az ilyen rejtett hibánkra a környezetünkben mielőbb felhívják a figyelmünket. Ugyanis a sávváltásnál, előzésnél, kanyarodásnál és sok más manőver közben az átlagos látású vezetőnél lényegesen gyakrabban kell oldalra tekintenünk: nemcsak a szemünk sarkából, hanem a fejünk elfordításával is!

Aki pedig (esetleg a sorozatosan ismétlődő koccanásos balesetei miatt) úgy érzi, hogy a térlátásával, vagy akár a mélység-észlelésével nincs minden rendben, az erre irányuló pontos, műszeres szakvizsgálatot a Közúti Alkalmasságvizsgáló Intézet VIII., Baross tér 9. alatti központjában vagy kirendeltségein is kérheti. Az ilyen önkéntes vizsgálatnak még a számunkra kedvezőtlen eredmény ellenére sem lesz elmarasztaló következménye. Csupán felhívja a figyelmünket egy olyan fogyatékosságunkra, amelyet tudatos tréninggel, az átlagosnál céltudatosabban érvényesített figyelemkoncentrációval a vezetés közben esetleg kiegyenlíthetünk.

A térlátás, illetve környi látás kétségtelenül egyik nagyon fontos tényezője a vezetésbiztonságnak. De ez még csupán az érem egyik oldala. Mégpedig azért, mert a forgalomirányító lámpákat, a közlekedési táblákat, az útburkolati jeleket is úgy kell — a különböző kiépítési sebességet is figyelembe véve — az úton és annak környezetében elhelyezni, hogy azok minden megerőltetés nélkül, kellő időben egy átlagos vezető térlátásába, környi-látótérbe essenek. Ellenkező esetben ugyanis — az adott helyen esetleg sorozatosan ismétlődő baleseteknél — nem a gépkocsivezetők figyelmetlenek, hanem a forgalom zavartalan lebonyolítását, a gyors tájékoztatást nyújtó jelzések egyikének vagy másikának az elhelyezése, a kialakítása rossz.

Ezzel kapcsolatban az angliai Közlekedésbiztonsági Kutatóintézet (Road Research Laboratory) Crowthorne-i állomásán most nagyon érdekes vizsgálatokat folytatnak. A képen látható, bonyolultnak tetsző optikai műszeregység a gépkocsivezető figyelemkoncentrációjának a mérésére szolgál, vagyis a tekintet legkisebb rezdülését is nyomon követi és fényképezi.

Minden eddiginél megbízhatóbb tájékoztatásul szolgál ez a műszer arra, hogy egy vezetőnek a robogó autó irányítása közben milyen körben terjed ki a figyelemkoncentrációja. De gyakran leleplező választ ad arra is, hogy a közlekedési táblák, forgalomirányító lámpák, burkolati jelek valóban a vezető figyelmének aktív hatósugarába esnek-e. A laboratóriumban ugyanis a vezető szemmagasságába eső kis tévékamerák által felvett utazás minden részlete visszapergethető. Azt látjuk viszont, amit a vezető az adott útszakaszon keresztülrobogva a szemével, a környi-látásával pillanatonként változtatva felfogott. De az elénk vetített képen két állandóan vibráló sárga pont mindig mutatja azt is, hogy a vezető az adott pillanatban — függetlenül attól, hogy szemünk környi-látóképessége révén a kép mindig egy nagyobb területet mutat — koncentráltan hova nézett. Ez úgy lehetséges, hogy a nézőpontjelző kamera a kísérleti vezető fejére húzott koronára van felerősítve. Haladás közben a vezető szemével „együtt látó" tévékamera felfogja, együtt fényképezi az autó előtt feltáruló utat: hozzáadja, ráfényképezi két másik optika által közvetített fénypontot is, ami a szem szaruhártyájától, annak pillanatnyi változásairól tükröződik oda.

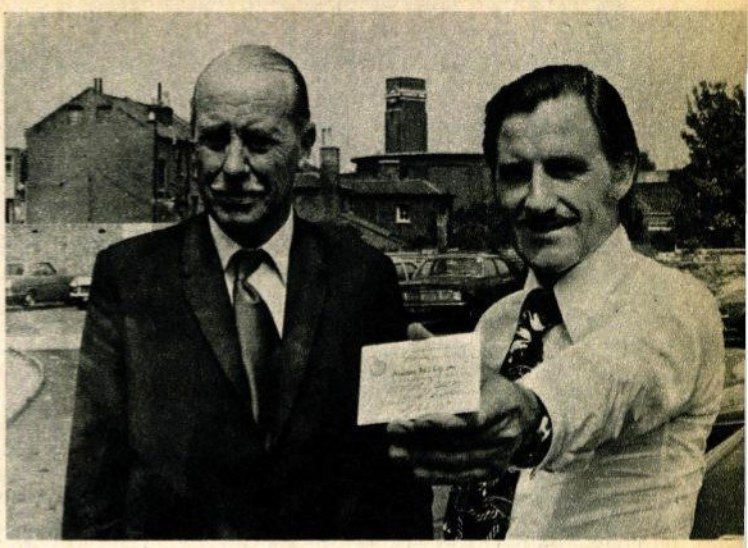
A kísérletet természetesen többször is lejátsszák, mégpedig úgy, hogy a vezető üléshelyzetét, a kocsiból való kilátás körülményeit változtatják. Esetleg más és más vezető ül kísérleti alanyként a volán mögé.

A különböző típusú vezetőkkel, a kocsiból való kilátás körülményeinek, valamint az úton, a pályát övező közlekedési és forgalomirányító jelzések elhelyezésének változtatásával a szakemberek rendkívül érdekes nézőpont-tesztet végeztek.

Ennek legfőbb tanulsága eddig is az volt, hogy a gépjárműből való kilátást, valamint az útjelzések kialakítását és elhelyezését környilátásunk biológiai határvonalán belül hozva lehet, sőt kell még javítani...

(almássy)

KÖZLEKEDÉSI MOZAIK



Korábban már részletesen írtunk arról, hogy az angol autósok körében nagy megbecsülésnek örvend az a kitüntetés, amelyet az Institute of Advanced Motorists („Haladó" Motorosok Intézete) adományoz, és amelynek címe: Autós diploma. A legfőbb követelmény: az ügyesség és a megbízhatóság. A már jogosítvánnyal rendelkezőket kívánják megtanítani a vezetésbiztonságot szolgáló valamennyi többletismeretre: az állandó koncentrálási és felismerési készségre, a még nem látható, de várható veszélyhelyzetek elkerülésére; a közvetett megfigyeléssel szerzett információk gyakorlati érvényesítésére; a többi úthasználóval szemben alkalmazott kifogyhatatlan, de nem öncélú udvarias gesztusokra. Tehát olyan vezetői mentalitásra és technikai készségre készítik fel és minősítik a gépjárművezetőket, ami képessé teszi őket arra, hogy nem csupán a sík, egyenes, száraz, gyér forgalmú úton, jó látási és időjárási viszonyok között, hanem minden helyzetben járművük ügyes és megbízható irányítói tudjanak lenni. Graham Hill, a híres autóversenyző is mostanában szerezte meg autós diplomáját, amelyet George Eyles, az IAM igazgatója előtt a szigorú elméleti és gyakorlati vizsga során védett meg. Egyidejűleg Graham Hillt beválasztották az IAM minősítő vizsgabiztosainak a testületébe is...



„Bizonyított a fényvisszaverő-gyár" — írtuk nemrégen egyik beszámolónkban. Akkor valóban alkalmunk nyílt — az ügyben közvetlenül érdekeltekkel együtt — megszemlélni azt az impozáns kiállítást, ahol a Fővárosi Köztisztasági Hivatal Táblagyártó Üzeme bemutatta fényvisszaverő termékeit is. Az éjszaka is szembetűnő és figyelmeztető közlekedési táblákat, amelyek nélkülözhetetlenek, adott esetben életet mentenek. S most már ott tartanak, hogy akár a fényvisszaverő rendszámokat is nagy sorozatban gyártani tudnák! De jelenleg még az eddig is alapvető normaként előírt tábla-változatokra sincs elég megrendelő... És ugyanakkor akár a fővárosban (csak egy példa: a Kerepesi út—Hungária körút kereszteződésében az osztottpályás út kezdete), vagy akár vidéken (másik példa: a Szentendrére vezető út szélesítése) az ügyben illetékes útépítési és forgalombiztonsági hatóságok olyan primitív „figyelemfelhívó" — és persze nem fényvisszaverő — jelzéseket alkalmaznak, hogy ez elrettentő! Ha ebből baleset történik, vajon ki lesz a felelős?... El kellene ezt már dönteni! Hiszen a Kresz 22. § (4) bekezdése 1964. július 1. óta előírja: „Kellően nem világított területen a jelzőtáblát meg kell világítani, vagy fényvisszaverő anyaggal kell bevonni." Melyik hivatal vagy ki felelős azért, hogy ez az emberéletekre befolyást gyakorló törvényi rendelkezés mind ez ideig nem került végrehajtásra?!





Az ideges, zaklatott vezetési stílus és az értelmetlen törtetés, a minden áron való előzési manőverezés elrettentően érzékletes példája ez a két fotó. A billenőplatós ZIL halad elöl, nem is kis tempóval, és közben szemben is áramlik a járműfolyam. De a türelmetlenség, a józan megfontolás hiánya ilyen balesetveszélyes „forgalmi lépcsők" kialakulására is vezethet. Pedig néhány perc múlva szabaddá vált az út és az itt még a márkaharc dühétől is fűtött autósok az egymásra ugrás helyett egyenként, egymás szabad kilátásának akadályoztatása nélkül megelőzhették volna a ZIL-t...

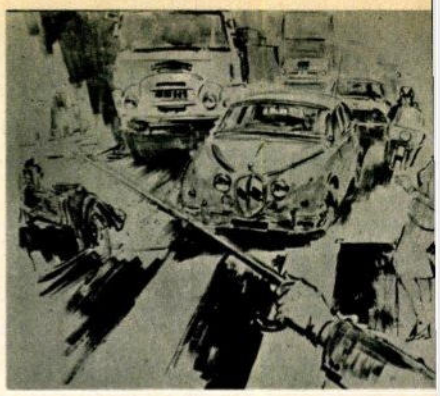


A KPM Budapesti Közúti Igazgatósága elhatározta, hogy Pest megye területén a főhálózati utakon a veszélyes kanyarokat jelző táblákat a gépjárművezetők számára még többet mondó úgynevezett „ajánlott sebességet" is feltüntető felírással egészíti ki. Az ilyen ajánlások betartása a jogrend szigorú szabályait alapul véve nem kötelező. De feltétlenül hasznos, és valóban ajánlható, hiszen a Közúti Igazgatóság szakemberei ezeken a helyeken előzőleg pontos méréseket is végeztek, és csak azok eredményeinek az összegezése után került ki az adott pontokra a kisodródásmentes, veszélytelen kanyarvételt lehetővé tevő „ajánlott sebességértéket" jelölő tábla. Ez a tábla-telepítési program a tájékoztatás szerint október közepéig tart, tehát eddig az időpontig Pest megye fő hálózati útjain csaknem mindenütt találkozhatunk a veszélyes kanyarok előtt az ajánlott sebességre figyelmeztető táblákkal is. Még annyit: az eddigi tapasztalatok feltétlenül kedvezőek, vagyis megállapították, hogy ahol már régóta figyelmezteti hasznos útbaigazításával a gépjárművezetőket az ilyen tábla, ott szám szerint is csökkentek a közlekedési balesetek. A jó példa tehát Pest megye határain túl is követésre méltó...





MEG LEHET TANULNI...



Igazán őszintén örülök annak, hogy az Autó—Motor is a „Meg lehet tanulni" cikksorozatával ismét zászlót bontott a közlekedési erkölcs megszilárdításáért. A rohamosan fejlődő közúti közlekedés esetenként szinte már megoldhatatlannak tűnő problémákat vet fel. Számos olyan helyzetet teremt, amelyet a forgalom résztvevőinek közössége súlyos anyagi vagy véráldozatot követelő konfliktus nélkül csak megfelelő etikai érzékkel képes megoldani. Ezen nem szabad, illetve nem is lehet vitatkoznunk, mert ez a valóság! Persze, sokan vannak, akik a közlekedési etikáról hallva gúnyosan mosolyognak, mondván: nem etika kell ide, hanem fegyelem, kemény kéz, magas összegű pénzbírságok, vasszigor a szabálysértőkkel szemben! Ezzel a szemlélettel szeretnék vitába szállni. És külön is szeretném aláhúzni, hogy az erkölcsöt és a jogot a közúti közlekedés biztonságának szolgálatában külön kell választanunk.

Az erkölcs — a közlekedési erkölcs is — társadalmi jelenség. Az emberi közösség az élet különböző területein a politikai, gazdasági és társadalmi viszonyokon kívül a köz- és magánéleti magatartást szabályozó szokásrendszereket is kialakít, amelyekből jogi és erkölcsi szabályokat, normákat, elveket lehet elvonatkoztatni. Így van ez a közúti közlekedés területén is, hiszen az a társadalom életének egyik fontos, senki által el nem kerülhető, szerves része.

Sajnos, minden közlekedőnek azt is tapasztalnia kell, hogy a szabályokat, normákat a közösség tagjai — e törvényszerűségek ellenére — esetenként megszegik. A közlekedési közösség fennállása mégsem képzelhető el valamiféle erkölcsi követelményrendszer nélkül. A közúti forgalom résztvevője magatartási szabályozójának nemcsak a jogot tekinti, hanem az erkölcsöt is. A közlekedési jogrend és erkölcsi rend között ugyanis látja azt a különbséget, hogy bár a jogi követelményrendszer követése többé-kevésbé kierőszakolható azzal, hogy megsértőit szigorúan felelősségre vonják, e jogrend követelményei nem terjedhetnek ki a közlekedés összes létező és előfordulható helyzeteire. Az erkölcsi követelmények viszont, így vagy úgy, de a forgalomban részt vevők minden cselekedetére, egész magatartására vonatkoztathatók.

Feltétlenül tisztáznunk kell, hogy az erkölcsi jó miért jó és az erkölcsi rossz miért rossz! A tempó gyorsul, a gyorsító embert pedig felelősségérzettel bíró, szilárd erkölcsi alapokon álló emberré kell nevelnünk.

Igen, nevelnünk kell a gyermekeket már óvodáskorától, és szívós, lankadatlan munkával átnevelni a már közlekedő felnőtteket. De mi legyen a feladata ennek a nevelésnek? Igaz, az eddig leírtakból elő-elővillant a társadalmi összefogást igénylő nevelés iránya és köre, mégis úgy érezzük, rögzíteni kell a tennivalóinkat. Mielőbb el kell jutnunk odáig, hogy a közlekedők erkölcsi meggyőződését kialakítva biztosítsuk: az emberek a közúti fogalomban is lássák kötelezettségeiket a társadalom és embertársaik iránt, legyenek normáik az emberi cselekedetek helyes vagy helytelen voltának megkülönböztetésére.

E törekvéseink során természetesen nem szabad szem elől tévesztenünk a hirdetett és a gyakorolt erkölcs közötti különbséget.

Igen: az erkölcsi meggyőződés kialakítására mindig gondolnunk kell, soha nem feledve, hogy az éppen úgy, mint a világnézet, nem csupán tudás. Az erkölcsi meggyőződés feltételezi ugyan a teljes tudatosságot, tehát a jó és a rossz meghatározó jegyeinek ismeretét, de több annál, mert egyéni magatartást, cselekvést formáló, befolyásoló erő is egyúttal.

Az erkölcsi meggyőződés érlelésében fontos szerepet játszanak az erkölcsi érzelmek, amelyek a forgalom többi résztvevői iránt tanúsított magatartásunk átélését tükrözik. Vagyis a közúti forgalomban részt vevők közösségének tagjaként nem elég ismernünk kötelezettségeinket, hanem mélyen át is kell éreznünk szükségességüket és helyességüket. Erkölcsi cselekedeteinket nemcsak értelmünkkel ítéljük meg, hanem érzelmünkkel is. Éppen ez az érzelmileg telített értékelés a lényege a lelkiismeretnek.

De mi köze a lelkiismeretnek a közlekedéshez? Nagyon is sok!

Erkölcsi meggyőződésünknek ugyanis magatartásunkban, cselekedeteinkben kell megnyilvánulnia, vagyis nemcsak akarnunk kell a helyes magatartást és cselekvést, hanem meg is kell valósítanunk. Ehhez viszont erős akaratra s a különböző és nap mint nap előadódó forgalmi nehézségek helyes megoldásának képességére van szükség. Vagyis a hangsúly a tetteken van.

A közlekedésben tanúsított helyes erkölcsi magatartás és cselekvés megkönnyítésére nélkülözhetetlenek a jó szokások. (Ez a megállapításunk egyben azt is jelenti, hogy szembenállunk a legkülönbözőbb formában megnyilvánuló idealista „szándéketikákkal", amelyek az erkölcsiség lényegének a jó szándékot tartják.) Mit is mond Makarenkó? „Feladatunk tehát nemcsak annyiban áll, hogy helyes, ésszerű nézeteket érleljünk ki magunkban a magatartás kérdéseiről, hanem abban is, hogy helyes szokásokat neveljünk, vagyis a helyes szokás annyira belénk rögződjék, hogy ne azért cselekedjünk helyesen, mert leülünk és hosszas fejtöréssel kiokumláljuk a helyes cselekvést, hanem azért, mert másként nem cselekedhetünk — azért, mert így szoktuk meg."

Igen! Szokások nevelése sokkal nehezebb feladatnak tűnik, mint a tudat nevelése. Erre a legjobb példa a közlekedési szabályokat kiválóan ismerő gépkocsivezető, aki ha úgy érzi, most nem látja rendőr, most nem lehet baj a szabálysértésből, másképpen cselekszik, mint ahogy cselekednie kellene. Az erkölcsi meggyőződés legérzékenyebb fokmérője tehát a „titokban" végrehajtott cselekedet. Könnyebb megtanulni és tudni a közlekedési szabályokat, mint azok szellemében cselekedni. Megengedhető-e annak kivárása, hogy a közlekedők közösségének tagjai a maguk gyártotta erkölcsi normák emlőin nevelkedve „nőjenek fel" az állandóan változó és korszerűsödő forgalmi szabályok szabta erkölcsi követelményekhez? Semmi esetre sem!

Meg kell végre jelennie az egységes, mindenki által érthető és elfogadható erkölcsi normákat, szabályokat tartalmazó közlekedési etikának, hogy a közúti közlekedés minden résztvevőjét elgondolkodásra késztesse, állásfoglalásra kényszerítse, mert a rohamos fejlődésnek ezekben a most pergő éveiben dől el, hogy milyen típusú „automobilizált nép" leszünk.

A közlekedésre nevelés terén az etika a „közlekedési ismeretek" tárgykörébe tartozik. Ez ugyanis nem szűkíthető pusztán a közúti közlekedés szabályaira; azokra alapozva magába öleli a közlekedési etikát, a közlekedési taktikát, s a gépjármű-mozgásismeret és vezetéstechnika (közlekedési dinamika) legfontosabb tudnivalóit is. Ez a négy tárgykör úgy forr egybe, hogy a közlekedés korszerű taktikája — a defenzív vezetés — a közlekedési szabályok alapos és elmélyült ismeretére épül, a sajátos közlekedési erkölcs szelleme hatja át, és a gépjármű mozgástörvényeinek megfelelően beidegződtetett vezetéstechnika segítségével valósul meg.

Ebben a szellemben kell oktatnunk, nevelnünk a jövő gépjárművezetőit! És igaz az, hogy meg lehet, sőt meg is kell tanulnia minden közlekedőnek azt, amit úgy fogalmazunk meg: „közlekedési erkölcs".

Kalivoda Alajos

Itt így közlekedjünk!

A Magyar Jakobinusok tere és a hozzá csatlakozó főútvonalak átépítése napjainkban igazán lendületes tempóval halad. Emiatt az elmúlt hetekben sor került az Alkotás utca egyik szakaszának a lezárására is. A Krisztina körúti találkozástól a Márvány utcáig ez a vonal az átmenő forgalom céljára nem vehető igénybe. Igaz, hogy egyes rövidebb szakaszokon lehetőséget biztosítottak a célforgalom lebonyolítására, mégis azt tanácsoljuk, hogy aki csak teheti, mostanában kerülje el ezt a körzetet a rajzon bemutatott terelő útvonalakon.

A Moszkva tér felől: Krisztina körút—Kékgolyó utca—Németvölgyi út—Joliot Curie tér—Ugocsa utca—Kiss János altábornagy utca—Alkotás utca. Külön felhívjuk a figyelmet arra, hogy a Nagyenyed utcáig betorkolló mellékutcák (Schwartzer F. utca, Ráth György utca, Greguss utca) az Alkotás utca felé sorra zsákutcák. Tehát csak olyan járművekkel hajthatunk be ide, amelyekkel ott meg is tudunk fordulni. Bár a Nagyenyed utca nem zsákutca, mégsem vehetjük igénybe átmenő forgalomra, csupán a célfuvarok esetében. A Joliot Curie térnél megtörik a főútvonal egyenes vezetése. A rajzon vastagon szegélyezett csomópontot külön ki is nagyítottuk. Ez egyébként a másik rajzon is jól szembetűnik.

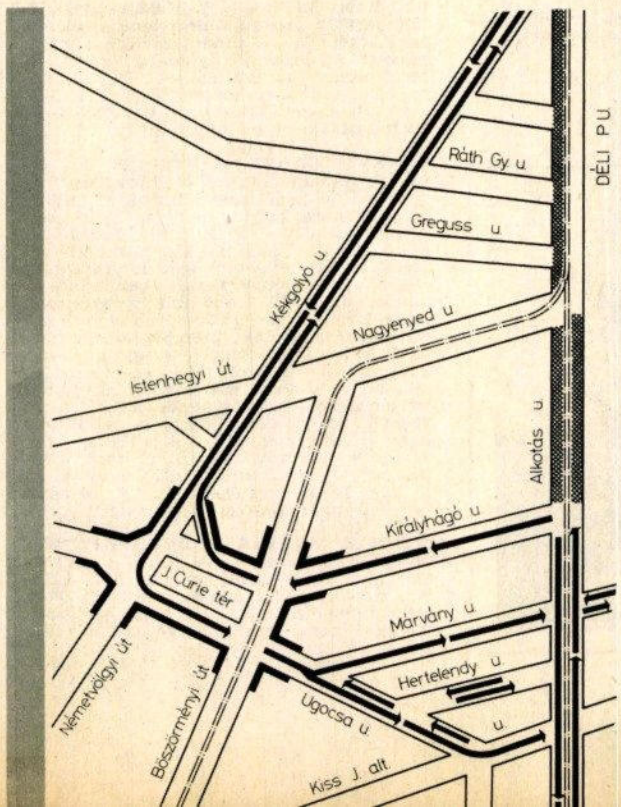
Ha átjutunk a téren, a Böszörményi úton azt tapasztaljuk, hogy az Ugocsa utcának ez a felső szakasza egészen a Márvány utcáig egyirányú. Majd innen a Kiss János altábornagy utcáig kétirányú, s végeredményben a Kiss János altábornagy utca rövid, egyirányú forgalmú szakaszával csatlakozik az Alkotás utcához. Külön is vigyáznunk kell tehát arra, hogy a váratlanul kétirányúvá váló szakaszon szembejövő forgalom is van. Természetesen a Márvány utcán át is eljuthatunk az Alkotás utca irányába. Annál is inkább, hiszen ez arrafelé egyirányú. De csak az Alkotás utcáig! A másik torkolata ugyanis már kétirányú. A Mészáros utca felől ideérkezők azonban csak jobbra kis ívben haladhatnak tovább. És tulajdonképpen innen már kezdődik is a terelőútvonal az ellenkező irányba, vagyis a Déli pályaudvar, illetve Moszkva tér felé. Mégpedig az Alkotás utca—Királyhágó utca—Joliot Curie tér—Németvölgyi út—Kékgolyó utca—Krisztina körút vonalon.

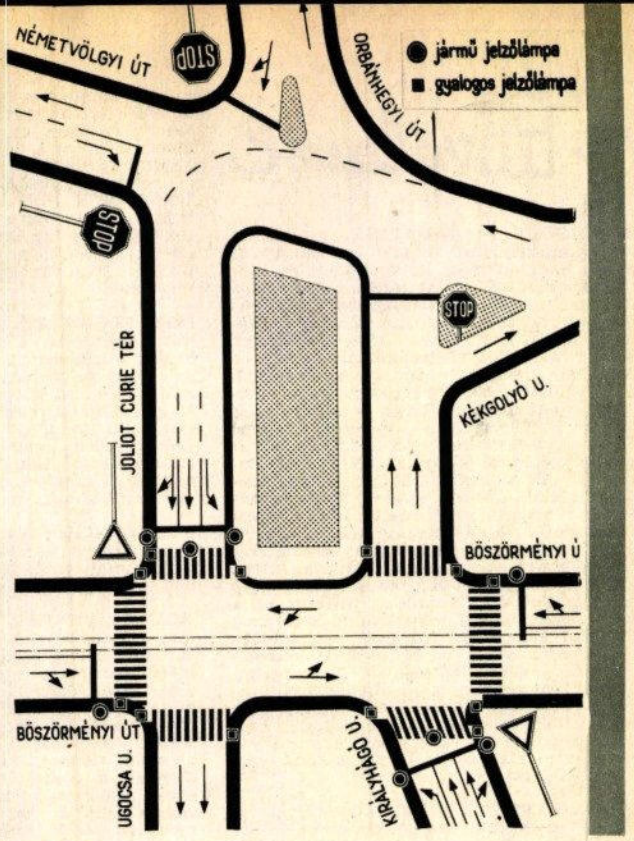
Az Alkotás utcáról tehát a Királyhágó utcánál kell balra elkanyarodni. A kanyarodásnál a villamosra és az esetleg szembejövő forgalomra is ügyelni kell.

A Böszörményi utat elhagyva, azoknak, akik a terelőúton kívánnak maradni, nem kell egészen a tér nyugati végéig felhaladniok: a jobbra vezető egyirányúsított úttesten mehetnek a Kékgolyó utca irányába.

A terelésre kijelölt útvonal forgalma a legtöbb kereszteződésben — a korábbi gyakorlatnak megfelelően — általában áthaladási elsőbbséget élvez. De vigyázzunk: a Böszörményi útnak, az Alkotás utcának megmaradt korábbi forgalmi rendje, ebből következik, hogy itt a terelt irányban haladók tartoznak elsőbbséget adni.

Ezenkívül még két nagyon lényeges dologra ügyeljünk. Az egyik, hogy megállási és várakozási tilalommal kell számolnunk csaknem az egész útszakaszon. A másik pedig, hogy a Németvölgyi úton és a Kékgolyó utcán tilos előzni. Egyébként a későbbi szakaszokon (például a Magyar Jakobinusok terén) sem ajánlatos az ilyen manőver, hiszen itt is nagyarányú építkezés folyik.





Az előzőekben már utaltunk arra, hogy a szóban forgó terelő-útvonal legfrekventáltabb csomópontja a Joliot Curie tér. Nos, először vizsgáljuk ezt a helyet a Böszörményi út találkozásánál. Itt ugyanis forgalomirányító jelzőlámpa is épült. A forgalmi rend a rajzról jól leolvasható. A tér déli úttestje az Ugocsa utca irányában, az északi úttest pedig a Németvölgyi út felé egyirányú. Mindkét torkolatban — besorolóban — azonos forgalmi rendű járműosztályozót találunk: a jobb szélső forgalmi sávból jobbra és egyenesen, a középsőből csak egyenesen, a bal oldaliból pedig csak balra szabad haladni. Különben is vigyázni kell azonban a Királyhágó utcából való továbbhaladáskor. Az utca ugyanis nem derékszögben torkollik a Böszörményi útba. És ha a rajzon szemügyre vesszük ezt a helyet, esetleg arra a következtetésre juthatunk, mintha az egyenes haladás a Böszörményi útra való rátérést jelentené. Holott ezt a manővert balra kanyarodásnak kell tekinteni, és erre a célra külön forgalmi sáv áll rendelkezésünkre. Az egyenes haladás tehát a Királyhágó utcáról azt jelenti, hogy a Joliot Curie tér északi úttestére a Németvölgyi út felé kell haladni. A Böszörményi úton a kétirányú forgalom változatlanul megmarad. Mégpedig a villamossal együtt, amelynek megállói közvetlenül a kereszteződést megelőzően találhatók. A le- és felszállás itt a járdasziget hiányában az úttesten bonyolódik le. (Amikor tehát a villamos beérkezik a megállóba, nekünk is meg kell állnunk, s mindaddig mi sem folytathatjuk utunkat, amíg a villamos el nem indul.)

Egyébként a kereszteződésben a jelzőlámpa három fázisban működik. Egy fázisban bonyolódik le a Böszörményi úti irányok forgalma, és ez nem kis gondot okoz. A kereszteződés ugyanis eléggé elnyújtott, s a jelzőlámpát elhagyva rövidesen újabb kereszteződéssel találkozunk. Márpedig ezt a Böszörményi úti irányból nem szabályozza külön a jelzőlámpa. Sőt, még a balra kanyarodás is engedélyezett. Erre természetesen akkor nyílik lehetőség, ha nem akadályozzuk a szembejövő gépjárművek és villamosok forgalmát. Különösen ez utóbbiakra ajánlatos ügyelni.

A másik két irányt időben szétválasztották: külön-külön fázisban bonyolódik le az Ugocsa utca felé és a Királyhágó utcából a Németvölgyi út felé irányuló forgalom.

És végül még egy megszívlelésre javasolt tanács: ha ebbe az utóbbi irányba közlekedünk és a terelő-útvonalon akarunk maradni, akkor a Böszörményi úton túlhaladva, a sziget előtt feltétlenül kanyarodjunk jobbra a Kékgolyó utca felé, mert a szigeten túl erre már nem lesz lehetőségünk.

Az AM válaszol

B. KÁROLY — BUDAPEST. A hivatalos minisztériumi lapokban augusztus elején megjelent a Belkereskedelmi Minisztérium erről a kérdésről szóló „Közleménye", amelyet szó szerint idézünk: „A 14/1972. (IV. 22.) Korm. számú rendelettel módosított 17/1969. (IV. 24.) Korm. számú rendelet végrehajtása szerint a belkereskedelmi miniszter gondoskodik a közületi személygépkocsi-kedvezmények csökkenésével, vagy — a lemondás esetét is ideértve — megszüntetésével érintett magasabb vezető állású dolgozók személygépkocsi-vásárlási igényeinek soron kívüli kielégítéséről. A Belkereskedelmi Minisztérium fentiek lebonyolításának rendjéről az érintett főhatóságokat tájékoztatta. A tájékoztató többek között úgy intézkedik, hogy soron kívüli személygépkocsi-vásárlást a főhatóság vezetőjének kell javasolnia, és azt az igénylő szerint illetékes főhatóság juttatja el a Belkereskedelmi Minisztérium Igazgatási Főosztályához. A körlevél részletesen szabályozza azok körét, akik e kedvezményben részesülhetnek. A Belkereskedelmi Minisztérium a jövőben benyújtandó ilyen jellegű egyéni kérelmekkel nem foglalkozik és csak azokat a jogos igényeket elégíti ki, amelyeket a szabályozás rendje alapján az illetékes főhatóság juttat el hozzá."

GAÁL FERENC — DÉLEGYHÁZA. A gépjárművezetők munkafeltételeinek és munkabérének megállapításáról szóló 16/1971. (VII. 7.) MÜM—KPM sz. rendelet hatálya kiterjed a termelőszövetkezetekben munkaviszonyban álló gépkocsivezetőkre is. De a tsz kollektív szerződése is irányadó — azonban csak olyan kérdésekben, amelyekről ez a rendelet nem intézkedik kötelező érvénnyel.

GALAMBOS ISTVÁN — MAKÓ. Levelének megírása óta a napilapok már közölték is, hogy az Állami Biztosítónak sikerült a külföldre is érvényes cascobiztosítás hatályát Spanyolországra is kiterjesztenie.

IFJÚ ELŐFIZETŐ. 1. A helyi postahivatalnál sürgesse a lapot, nem miattunk késik a kézbesítés. — **2.** Évente egyszer közöljük a versenynaptárt, és csak ritkán a rendező klubok felkérésére időszakosan. Sajnos, előfordult, hogy a beharangozott verseny elmaradt, arról nem értesítették a szerkesztőséget, és a póruljárt olvasó, aki esetleg többszáz kilométert motorozott, hogy lássa a versenyt, az Autó—Motort szidta . . .

TÖBBEKNEK. Olvasónk, Varga Lajos (Nagykanizsa, Szabadság tér 17.) költözködés miatt jutányos áron átadná az AM 1957—1971. évfolyamainak 15 kötetét.

KOVÁCS FERENC — MÁD. 1. Az Állami Biztosító valóban fenntartja változatlanul azt a jogát, hogy a hatévesnél idősebb autókat a casco megkötése előtt saját szakértőivel műszakilag felülvizsgálja. Ez független attól, hogy a kocsi átesett-e a háromévenként kötelező hatósági műszaki felülvizsgálaton. Ha azonban Önnek, mint írja, évek óta megvan a cascója, az ÁB a kocsi hatéves „születésnapjának" elmúltával nem ragaszkodik a saját műszaki felülvizsgálathoz. — **2.** A kormánnyal kapcsolatos mindenféle problémával ajánlatos a szakszervizhez fordulni, hiszen ez „létfontosságú" ügy.

TÖBB MILLIÓ FIGYELMEZTETÉS





Az úttesten játéknak, vagy labdázásnak nincs helye, mert az ilyennek könnyen baleset a vége!

Az Országos Közúti Balesetelhárítási Tanács az idén is több millió példányban kinyomtatta az általános iskolások körében elterjedt és kedvelt iskolai füzeteket, amelyek hátlapján a balesetek lehetőségeire felhívó, oktató jellegű rajz és szöveg látható. Ha a kisiskolások megfogadják ezeket a tanácsokat, — kevesebb lesz a baleset!

UNITECHNIKA — AKKUTECHNIKA

Akkumulátorjavító fiókjaink

BUDÁN

a II., Mártírok útja 64/b. (T.: 352-275)

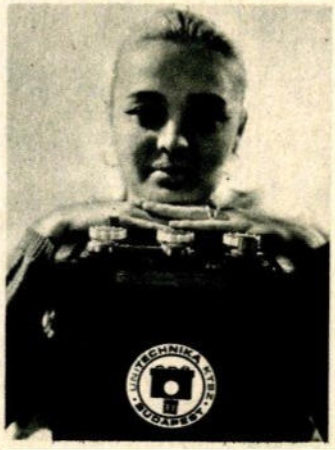
PESTEN

a VIII., Karácsony S. u. 20. (T.: 330-933) alatt találhatók.

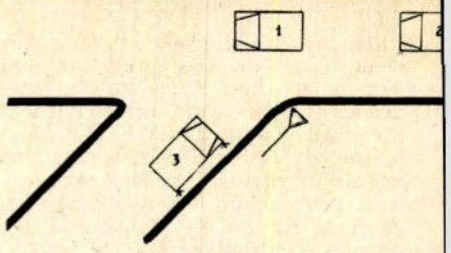
Karácsony Sándor utcai részlegünkben vállaljuk a villogó-rendszer átalakítását

ELAKADÁSJELZŐRE

Ugyanitt díjtalan fényszóró-beállítás



TALÁLJA KI...



. . . hogy a 2-es számú kocsi előzhet-e ebben a helyzetben. Jurecska Lajos olvasónk (I., Attila út 63.) adta fel nekünk ezt a kérdést — és mi továbbítjuk rejtvényrovatunk kedvelőinek. Azok között, akik szeptember 5-ig a legalaposabb indokolást is tartalmazó helyes megfejtést küldenek be, három jutalomkönyvet sorsolunk ki.

•

A 14. számunkban közölt motorszerkezeti rajz egy vezérlési rendszert tüntetett fel. Helyesen válaszoltak mindazok, akik az úgynevezett OHV vezérlésre, vagyis **felülszelepelt, alulvezérelt megoldásra** utaltak. A legtöbb megfejtés kitért a V-alakban elhelyezett függőszelepekre, a nyomórúdra és a hímbákra, ezzel is bizonyítva, hogy valóban gondosan tanulmányozták ábránkat. A kisorsolt jutalomkönyveket **BÖRCSÖK LÁSZLÓ** (Rőszke, III. ker. 318 hsz.) — **FROMM RUDOLF** (Str. Avram Iancu 14., Cluj, Románia) — és **GÁNCS GÁBOR** (Ajka, 3. Vájár út 16.) részére postán küldjük el.

N. FERENC — MECSEKNÁDASD. 1. A jelzett alapbér és túlórapótlék az Ön esetében (ha 2,1—5 tonna közötti teherautót vezet) valóban a lehető legmagasabb. De a tsz, mint munkaadó, saját hatáskörében megszabhat prémiumfeltételeket bizonyos többletteljesítmények elvégzéséért. — **2.** A munkahelyén előírt orvosi vizsgálat miatt eltöltött időre elszámolható térítésről a Munka Törvénykönyve Végrehajtási Rendeletének 79. § (3) bekezdése így intézkedik: „Az orvosi vizsgálat díjtalan, az azon való részvétel miatt elvesztett munkabért és a felmerült költségeket a dolgozó részére meg kell téríteni." Ez törvény!

K. SÁNDOR — SAJÓSZENTPÉTER. Nem értjük tisztán, mit jelent levelének az a kitétele: „A tanács átvette a garázsokat". Tanácsi tulajdonba kerültek? Mert akkor az építtetőknek joguk van az építési költség megtérítését a költségek 75%-a erejéig a havi bér 75%-ának visszatartása útján igényelni.

VÁLENT GÁBOR — SZEGED. Az úttestről felcsapódott kő által okozott kár ügyében a Legfelsőbb Bíróság legutóbb olyan döntést hozott, hogy az ilyen esetben a Ptk. 345. §-ának (1) bekezdése alkalmazandó. Eszerint: aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat — és a gépkocsi vezetése ennek tekintendő —, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni. Ha tehát ismeri a követ felcsapó kocsi rendszámát, annak üzembentartója tartozik ezért felelősséggel, s így annak a kocsinak a kötelező felelősségbiztosítása alapján az Állami Biztosítóhoz fordulhat kártérítésért. Ez alól csak akkor lehet kivétel, ha bebizonyítható, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a „fokozott veszéllyel járó tevékenység" körén kívül esik, vagy hogy a kár bekövetkeztében Ön, a károsult is „felróható módon közrehatott".

MOLNÁR MÁTYÁS — BUDAPEST. Köszönjük észrevételét. A július 21-i AM-ben megjelent Can—Am-tudósítás valóban néhány téves adatot közölt. A Porsche típusjelzése 917—10, hengerűrtartalma 4500 kcm, teljesítménye mintegy 850 LE.

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

MINDEN ZUK MÁRKÁJÚ gépkocsi előnye:

ÜZEMBIZTOS MŰKÖDÉS, NAGY FORDULÉKONYSÁG, KÖNNYŰ KEZELÉS

A ZUK szállítókocsi alvázára egy sor különféle rendeltetésű, speciális célokat szolgáló gépkocsi épül

Részletes felvilágositás:

AUTÓKER
Autó- és Alkatrész-kereskedelmi Vállalat
Budapest XIII.,
Gogol u. 13.

POL-MOT
Gépjármű-külkereskedelmi Vállalat
Warszawa
Stalingradzka 23.
POLSKA

ÖNÉ A VÁLASZTÁS
A 900 kg névleges terhelésű ZUK szállítókocsik népes családjából



ZUK A–06 típusú szállítókocsi előnye a széles felhasználási kör vállalatok kiszolgálásában, főleg a kereskedelmi hálózat áruellátásánál.



ZUK A–07 típus – univerzális jármű. Szükséglet szerint 875 kg áru, illetve 6 személy és 425 kg rakomány szállítására alkalmas.



ZUK A–11 típus – nyitott platós tehergépkocsi, 950 kg darabáru szállítására alkalmas.



ZUK A–15 típusú tűzoltókocsi, önálló tűzoltóegység, víz-, illetve vegyszeres tűzoltáshoz.



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

FUTÓMŰ-BEÁLLÍTÁST

nyugatnémet Bosch optikai nagy pontosságú géppel,

KERÉK-KIEGYENSÚLYOZÁST
(statikus és dinamikus)

a legkorszerűbb elektrodinamikus géppel elvégzi

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

Telefon: 369-873

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

MINDEN típusú autóhoz
küszöböt készítek
utánvéttel is

HORVÁTH ZOLTÁN
Bp. IV., Lázár Vilmos u. 26.
Telefon: 492-308

AUTÓFELSZERELÉSEK

TÜKRÖK minden keleti-nyugati gk-hoz. Típusnak legmegfelelőbb, nagy térhatású speciális külső tükrök. FURAT NÉLKÜL felszerelhetők.

SZTRÁDA és belső PANORÁMA tükrök. ZÁRAS TANKSAPKÁK – Zsiguli, Skoda stb. Piros KÖD-STOP és HÁTRAMENET lámpák FURAT NÉLKÜL szerelhetők a lökhárítóra.

RIASZTÓ felszerelés.

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

KERAVILL KERAVILL KERAVILL KERAVILL KERAVILL KERAVILL

MOSZKVICS-, POLSKI—FIAT-TULAJDONOSOK!

Szerkezeti és elektromos alkatrészek, karosszéria-elemek
Lengéscsillapítók — olaj- és légszűrők — minőségi olajok — felszerelési cikkek nagy választékban

KERAVILL

71. SZ. BOLT, Budapest XIII., Tahi u. 74. ● Tel.: 408-544

KÖZÜLETEKET IS KISZOLGÁLUNK

KERAVILL KERAVILL KERAVILL KERAVILL KERAVILL KERAVILL

ANDREW FRANKL tudósítása a Német GP-ről

ICKX NYERT — és újra nyílt a VB sorsa

Már nagyon régen esedékes volt, hogy ez a belga versenyző ismét nyerjen egy VB-futamot. Olvasóink bizonyára emlékeznek arra, hogy két héttel a német verseny előtt, az angol Grand Prix-n *Ickx* addig vezette élhelyen a Ferrariját, ameddig az olaj el nem fogyott.

Ez alkalommal úgy kezdődött, ahogy az a nagykönyvben van megírva. Már az edzésen 13 másodperccel megjavította a fennálló körrekordot, és a rajttól a célig vezetett. Ez azért óriási teljesítmény, mert a Nürburgring a világ legnehezebb pályája. A 22 km-es (!) kört 171 kanyar tarkítja. Ezt jól megtanulni nagyon nehéz, és legény legyen a talpán, aki tökéletesen „bemagolja" mind a 171-et. *Ickx* mindig büszke volt arra, hogy milyen jól ismeri a Ringet, amit most be is bizonyított. A 2. helyre ugyancsak egy Ferrari érkezett, ezt *Clay Regazzoni* vezette.

A verseny után arról folyt a nagy vita: ki volt a hibás a *Regazzoni*—*Stewart* közötti karambolban? Az történt ugyanis, hogy *Stewart* végig üldözte a Ferrarit, de képtelen volt azt leelőzni. *Regazzoni*, többek között úgy igyekezett feltartani a skót világbajnokot, hogy a több kilométeres egyenesben az egyik oldalról a másikra cikázott, nehogy *Stewart* beállhasson Ferrarijának szélárnyékába.

A verseny után *Stewart* nagyon panaszkodott, hogy ez sportszerűtlen viselkedés volt és hogy *Jim Clark* nem csinált volna ilyet. Ezt el is hiszem, de ugyanakkor *Regazzonit* is meg lehet érteni, végeredményben ez VB-futam volt, amelynek túl nagy a tétje, hiszen *Ickx* Ferrarija defektet kaphatott volna, és ebben az esetben egy „udvarias" Ferrari-menő átadhatta volna *Stewart*nak a győzelmet. Így aztán az történt, hogy *Stewart* a legutolsó körben, amikor *Regazzoni* különösen vigyázott, hogy a skót ne tudja őt leelőzni, pedig az apait-anyait beleadott, *Regazzoni* kocsija leütötte *Stewart* Tyrell—Fordjának egyik kerekét, amit a világbajnok meglehetősen mérgesen vett tudomásul. És ez érthető is, mert a 2. vagy 3. pozíció helyett a 11. lett, és így nem kapott egy pontot sem. *Regazzoni* sem tette kalapja mellé mindazt, amit *Stewart* mondott róla a verseny után...

*Emerson Fittipaldi*nak ezúttal nem volt szerencséje. Biztos második volt tizenegy körön keresztül, amikor Lotusának sebváltója felmondta a szolgálatot, és a fiatal brazil kiesett a versenyből. Ragyogóan ment svéd barátunk, *Ronnie Peterson*, aki szintén 2. volt hosszú ideig, és végül a két Ferrari mögött harmadikként ért célba. A francia GP hősének, *Chris Amon*nak megint rossz napja volt, nem sikerült a rajtja, és végül is a 13. helyen fejezte be a versenyt.

Most tehát az a helyzet, hogy még 4 futam van hátra. És ha valaki — elméletileg — valamennyit megnyeri, akkor 36 pontot gyűjt. Papiron tehát még többen lehetnének bajnokok.



De gyakorlatilag az a helyzet, hogy *Fittipaldi* még mindig 16 ponttal vezet *Stewart* előtt és 18-cal *Ickx* előtt. Ahhoz, hogy mondjuk *Ickx* utolérje *Fittipaldit*, ahhoz *Ickx*nek kellene megnyerni a két következő versenyt és *Fittipaldi*nak egyiken sem szabadna az első hat között lennie. Ez pedig nem nagyon valószínű. Minél többen nyernek a következő pár héten, annál kedvezőbb *Fittipaldi* helyzete. Ha mondjuk *Stewart* nyer Ausztriában és *Ickx* Monzánában, akkor ők egymás esélyeit rontják *Fittipaldi*val szemben. Matematikai számítás alapján még *Hulme* is lehet bajnok, de én változatlanul *Fittipaldi* mellett maradok, bármennyire is szeretném, hogy *Ickx* utolérje.

Nagy verseny lesz Zeltwegben!

EREDMÉNY (14 kör = 319 km, 27 ind., 15 bef.): **1. J. Ickx,** B (Ferrari 312/B) 1:42.12,3 = 187,7 km/ó. **G. Regazzoni,** CH (Ferrari 312/B) 1:43.00,6 — **3. R. Peterson,** S (March 721G) 1:43.19,0 — **4. H. Ganley,** NZ (BRM) — **5. B. Redman,** GB (McLaren M19) — **6. G. Hill,** GB (Brabham BT34) — **7. W. Fittipaldi,** BR (Brabham BT34) — **8. M. Beuttler,** GB (March 721G) — **9. J. P. Beltoise,** F (BRM P160) — **10. F. Cevert,** F (Tyrrell) — **11. J. Stewart,** GB (Tyrell) — **Leggyorsabb kör: J. Ickx,** 7.13,6 = 189,6 km/ó új, abszolút körrekord.

A VB ÁLLÁSA NYOLC FUTAM UTÁN: 1. E. Fittipaldi 43 — **2. J. Stewart** 27 — **3. J. Ickx** 25 — **4. D. Hulme** 21 — **5. C. Regazzoni** 13 — **6. P. Revson** 10 — **7. A. Adamich** 10 — **8. J. P. Beltoise** 9 — **9. F. Cevert** 9 — **10. R. Peterson** 9 pont.

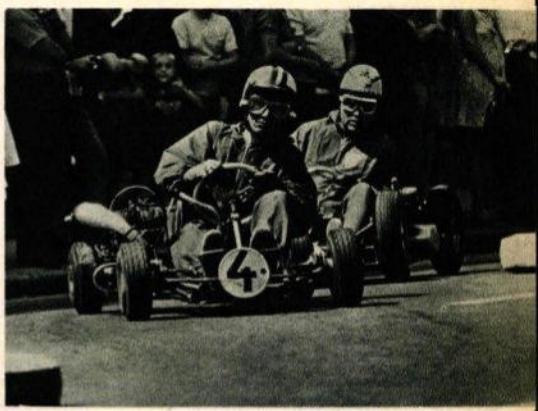
Magyar siker Szegeden

Ismeretes, hogy a szegediek szeretik a motorsportot. Most is ott rendezték, augusztus 6-án, a nemzetközi egyéni és csapat gokart-versenyt. Csaknem tízezren szorongtak a Széchenyi téren kifeszített kötelek mögött, amikor lecsapódott a kockás zászló a mérgesen „morgó" 30 kart előtt.

A Csehszlovákiából, Lengyelországból, az NDK-ból és Olaszországból érkezett 16 versenyző mindent elkövetett a két előfutam és a döntő küzdelmeiben, hogy kétségessé tegye a legjobb magyar kartos, a Pestvidéki Gépgyár Vasas színeit képviselő **Szántó László** sikerét, de ez egyszer sem sikerült. A sportszerűen versenyző Szántó elnyerte a Csongrád megyei Tanács díját.

M. I.

EREDMÉNY. A KÉT ELŐFUTAM UTÁNI EGYÉNI DÖNTŐRŐL (táv 20 kör): **1. Szántó,** PGV — **2. Glockenmeir,** NDK — **3. Hopfner,** NDK — **4. Bagacz,** PL — **5. Pekáry,** PGV — **6. Grajek,** PL. — **CSAPATVERSENY** (3 tagú) a Fesztivál Kupáért (táv 25 kör): **1. Pestvidéki Gépgyár Vasas SC** (Szántó, Kovács, Pekáry) — **2. NDK Halle** — **3. NDK Sonnenberg.**



Nagykerekű kartjával szorosan követi a végül 3. helyen végzett NDK-beli Hopfner a győztes Szántó Lászlót

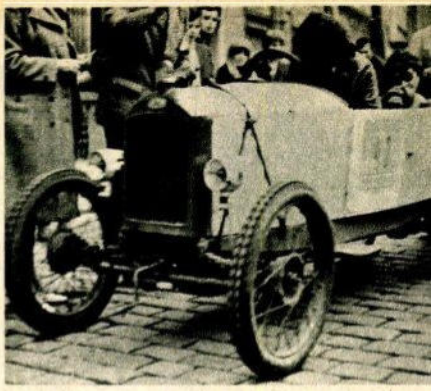


Rajtolni is tudni kell... A döntőfutam résztvevői indulnak, és az első sorban a harmadik (4), a győztes Szántó már itt is vezet

(Fekete András felvételei)



Jaroslav Hausman mérnök, a Svet Motoru volt főszerkesztője 1936-os MG Midgetjével második lett



A mezőny legöregebb kocsija az 1922-ben készült négyhengeres, 700 kcm-es Baby-Peugeot. A kormánynál a francia Etienne Michel ül, és az indításban fivére, Eric segédkezik

Csehszlovákia 1000 mérföldje

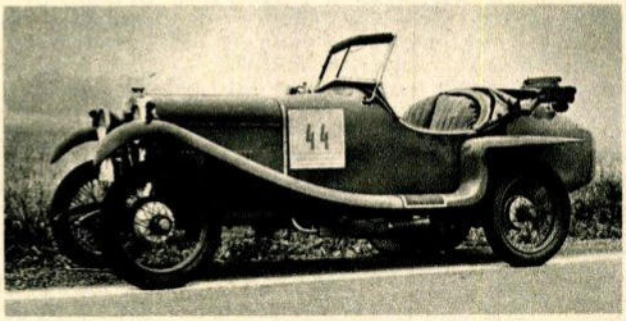
Az olaszok híres „Mille Miglia" autóversenyének történetében az 1927-es futam volt a legszomorúbb, amikor a spanyol Portago és az angol Nelson balesetükkel további tizenegy nézőt is magukkal ragadtak a halálba. Ekkor írták ki a prágai Autóklub javaslatára a *„Csehszlovákia 1000 mérföldje"* versenyt, amelyen a hazai autósok mellett németek és olaszok is indultak. E versenynek nagy nemzetközi sikere lehetett volna, ha nem csak háromszor (1932—35) írják ki.

A prágai Veteránautók Klubja 1970-ben felújította ezt a sporttörténeti emlékversenyt, nevét ugyan megtartva, de az eredeti távot felére csökkentve (Prága—Pozsony). Az elmúlt két évben turaversenyként, idén Rallye-formában bonyolódott le az „1000 mérföldes". Ez a leghosszabb nonstop verseny Európában, amit öreg autók számára írnak ki.

Noha a rajtra hajnali 3 órakor került sor, több ezer prágai volt kíváncsi a 70 autó és 20 motorkerékpár vezetőire, akik Ausztriából, az NDK-ból, Franciaországból és a honi földről érkeztek.

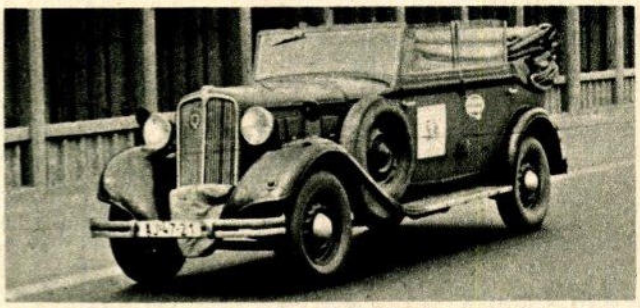
A történelmi kocsik nagyszerű parádéja volt ez az esemény. Az Aerók legkisebbje, az egyhengeres, 500-as kétüteművel éppen olyan természetességgel indult, mint testvére, a kéthengeres 662 kcm-es. Ledvinka mérnök zseniális konstrukciójából ott voltak a 11-es és 12-es kéthengeres, boxermotoros Tatrák, aztán a Pragák, a Skodák számtalan típusa, aztán két-két jó állapotban levő BMW—Dixi, MG6 Midget (1936), Fiat—Balilla, Salmson 1926, Talbot és még sok egyéb érdekes autó.

Az idei „1000 mérföld" győztese a prágai *Otto Nyc* lett 1934-es Fiat—Balilláján, őt követte kollégánk, *Jaroslav Hausman* mérnök az MG-vel, a 3. helyet pedig az NDK-beli *F. W. Stragies* foglalta el az 1934 évjáratú BMW—1500-zal.



Ez a francia Salmson 1926-ban készült; 1100 kcm-es motorjának két felül fekvő vezérműve van. A kocsi súlya 360 kg!

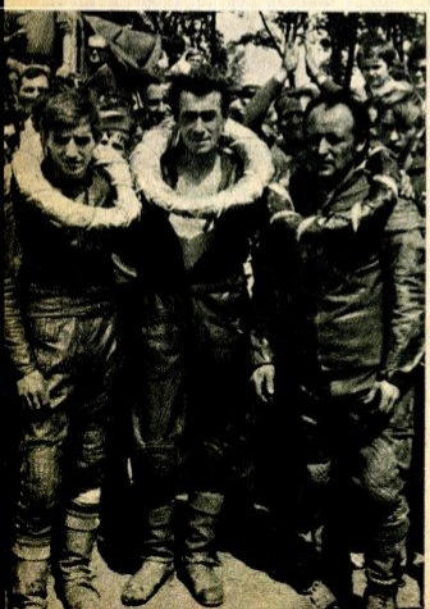
A cikk írója és Stanislav Karger mérnök ezzel az „Alfa" típusú Pragával indult. A hathengeres, 1800 kcm-es cabriolet 1932-ben készült. Egy ilyen kocsi foglalta el 1932-ben a montecarlói versenyen abszolút sorrendben a 12. helyet



Még csak annyit, hogy *Hausman* 8 óra és 46 perc alatt teljesítette a 800 km-es távot, ami közel 100 km óraátlagnak felel meg. A célt csupán öt autó és három motorkerékpár nem tudta elérni.

Milos Skorepa

GYULA, A SALAKSPORT ÚJ FELLEGVÁRA



Hosszú hallgatás után, immár másodszor rendeztek az idén salakversenyt Gyulán. Erről a helyi Medosz SC elnöke, Balatoni Tibor ezt mondta: „Gyula fürdőváros vezetői a fejlesztési tervekben helyet biztosítottak a salaksportnak. Ez anyagi támogatást is jelent, amelyből ki akarunk alakítani egy, a nemzetközi szabványnak megfelelő pályát."

A szenior salakbajnokság VI., utolsó futamára augusztus 6-án került sor, kissé szeles, de versenyzésre kiváló időben. A bajnokságot az idén először bonyolították le hat futamban, de az eredményt az első öt helyezés adta. Az előző futamokon a következő volt a helyzet: július 16-án, Szegeden az első nyolc helyezett kapott bajnoki pontot, éspedig: **Gyepes, Szőke, Csathó, Perényi, Radácsi, Berki, Danka** és **Zahorán.** A következő futamon, a szolnokin az alábbiak szerint alakult az eredmény: **Gyepes, Perényi, Szőke, Radácsi, Sziráczky, Berki, Zahorán** és **Danka.**

Nagyon érdekesnek ígérkezett az utolsó futam, hiszen a bajnokságot éppen úgy nyerhette a gyulai **Gyepes,** mint **Szőke,** igaz, a miskolci versenyzőnek ez alkalommal elég volt egy második hely.

Végül is Gyulán a következő sorrendben alakult a befutás: 1. **Gyepes** — 2. **Szőke** — 3. **Radácsi** — 4. **Zahorán** — 5. **Berki** — 6. **Perényi** — 7. **Danka** — 8. **Sziráczky.** Az ötezer néző lelkesen ünnepelte a futamgyőztes gyulai kedvencet, Gyepes Barnabást (képünkön középen), aki azonban e megérdemelt siker ellenére sem tudta megszerezni magának a bajnoki címet.

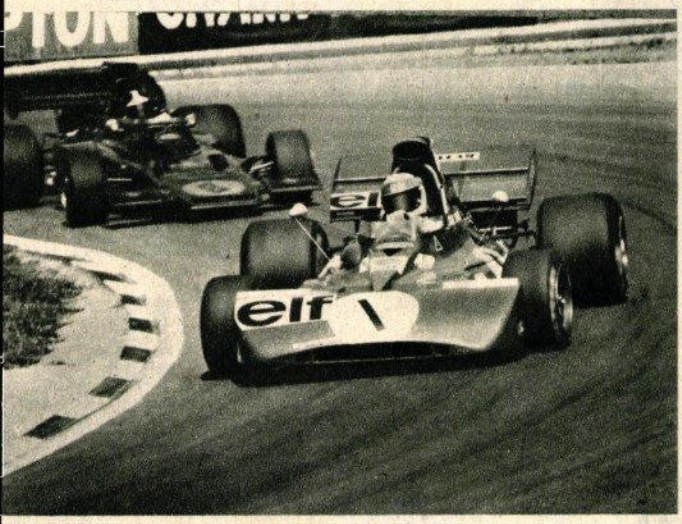
Végül is így alakult az 1972. évi salakpályabajnokság: bajnok **Szőke János** (Papp József SE, Miskolc), aki 2 első, 2 második és 1 harmadik hellyel 42 bajnoki pontot szerzett, 2. **Gyepes Barnabás** (Gyulai Medosz) 3 első, 1—1 harmadik és negyedik helyezéssel, amiért 41 pontot kapott, **Perényi Pál** (Volán Debrecen) pedig 3 második, 1—1 negyedik és hatodik hellyel 32 pontot inkasszált a harmadik helyen.

Gyepes még sok gondot fog okozni a tagadhatatlanul tehetséges fiataloknak. Példa erre a július 9-i miskolci juniorfutam, amelyen a bajnoki pontokat szerzett versenyzőkről megállapítható, hogy rövidesen megtanulják a nevüket a salaksportot kedvelő nézők.

DÉKÁN GYÖRGY

KÉPEK a JP Grand Prix-ről

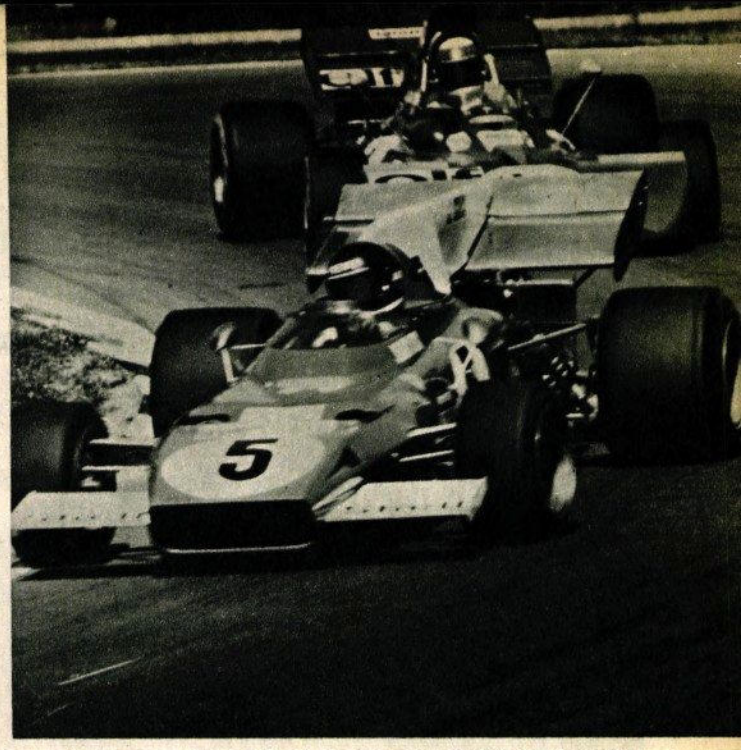
A British Grand Prix-ről van szó, amelyről előző számunkban írt rövid tudósítást angliai munkatársunk, Andrew Frankl. És amint olvasóink bizonyára még nem felejtették el, ennek a világbajnoki F—1-futamnak a cigarettakirály neve után a John Player GP címet adták. A tudósítást még a verseny napján postára adta a kollégánk, de a képek feladására csak később kerülhetett sor. Azóta megérkeztek a fotók is.



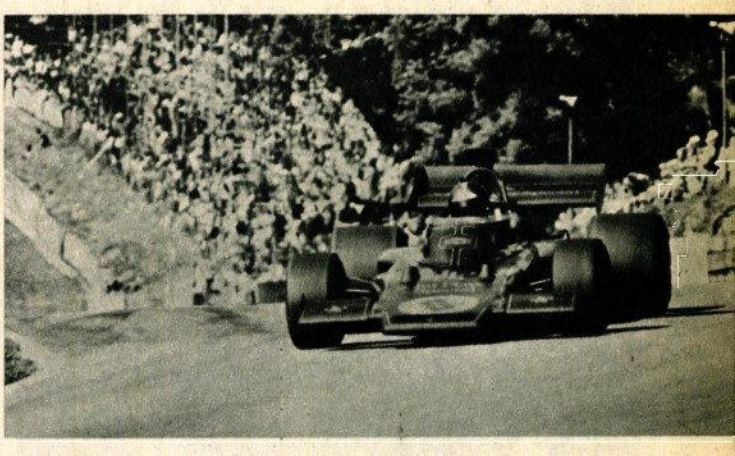
Az olaját vesztett Ferrari kiállása után rövid időre a rutinos Stewart vette át a vezetést, akit a háttérben a „zöldfülü" Fittipaldi idegesített — és nem eredménytelenül

Ez a felvétel nem sokkal a célbafutás előtt született, amikor már a brazil Emerson Fittipaldi és az ő aranycsíkos-fekete JPS-Lotusa nemcsak leelőzte a skót világbajnokot, hanem 4,1 másodperc előnyt is szerzett a 2. helyre érkező Stewarttal szemben. Így szerezte meg a „csoda-brazil" a 3. VB-győzelmét

(A. Frankl felvételei)



Itt még nem esett a Ferrari olajnyomásmérőjének mutatója, tehát Jackie Ickx az élen száguldott, szorosan követve a Stewart által vezetett Tyrrelltől



ÚJ CROSSPÁLYÁT AVATTAK Szegeden, a helyi Volán SC jól sikerült versenyével. A 250-es géposztályban a Videotonos Bányai győzött, — 2. Vesztergom (Videoton) — 3. Somogyi (Ajka) — 4. Szűcs (IKV Sopron) — 5. Mátó (HSE) — 6. Mandasitz (SZIM Vasas) — 500 kcm-es kategória: 1. Simon (Videoton) — 2. Závodszky (ZM) — 3. Kökényesi (ZM) — 4. Czuni (Kiskunlacháza) — 5. Borka (Volán Szeged) — 6. Darázs (Volán Szeged).

CSAK AZ 500-AS KATEGÓRIÁBAN dőlt el, Agostini javára a VB-cím sorsa, előnye már behozhatatlan. A svéd GP után az 50-eseknél a vezető Vriesnek 69, Nietonak 66 a pontszáma. A 125-ben Mortimeré 87, Janssoné 78, a 250-eseknél

SPORTHÍREK

Saarinen vezet 89 ponttal Gould és Pasolini 88 pontjával szemben, a 350-esben Agostini 95, Saarinen 85 pontos, az oldalkocsisoknál Lutringhauserék 63 pontot gyűjtöttek be, míg Schauzuéknak 62 és Endersékneк 60 a VB-pontjai száma. Most kezd érdekes lenni a gyorsasági világbajnokság.

VERSENYCÉLRA ELÜREGEDETT, de némi átalakítás után közúti közlekedésre alkalmassá tehető 18 darab motorkerékpár (Norton, Bultaco, Jawa, MZ-túra és Pannónia) eladó. Áruk 3000 és 28 000 forint között. Megtekinthetők a Zalka Máté IX., Liliom utca 13. szám alatti gépállomásán.

HARMADSZOR kerül sor a „Bükk Kupa" országos meghívásos autótúra versenyre, amelyet szeptember 16—17-én a Magyar Autóklub miskolci szervezete rendez. A verseny útvonala: Miskolc — Lillafüred — Jávorkút — Miskolc — Boldva — Aggtelek — Mucsony — Miskolc. A táv: 220 km.

NYOLCVANHÉT PONTTAL VEZET a belga De Coster a cross VB 500-as kategóriájában, — 2. Mikkola 60 — 3. Jonsson 54 — 4. Friedrichs 50 — 5. Velthoven 45 — 6. Aberg 44 — 7. Bauer 33 — 8. Stodulka 33 pont. Úgy tűnik, hogy De Coster és Suzukija már utolérhetetlen.

CÍMLAPUNKON:

Képek az új Jaguar XJ 12 típusról, amely ma a világ egyetlen tizenkéthengeres motorral épített négyajtós modellje

„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

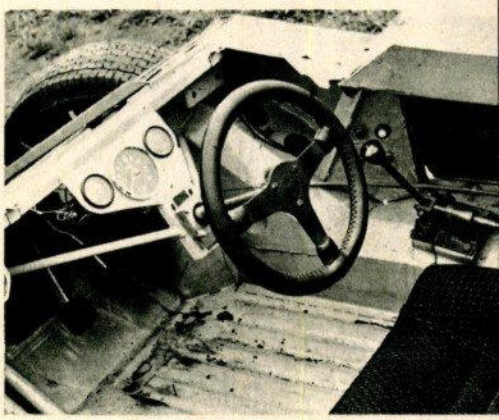
INDEX: 25.108

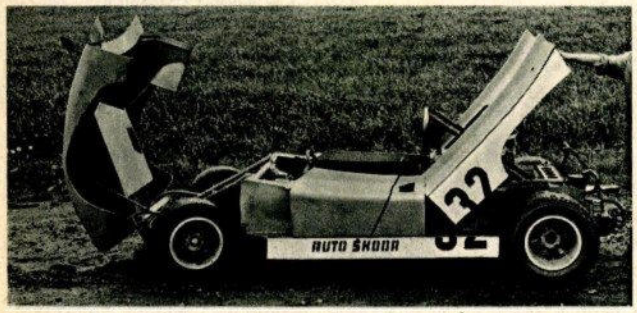
72.8129 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



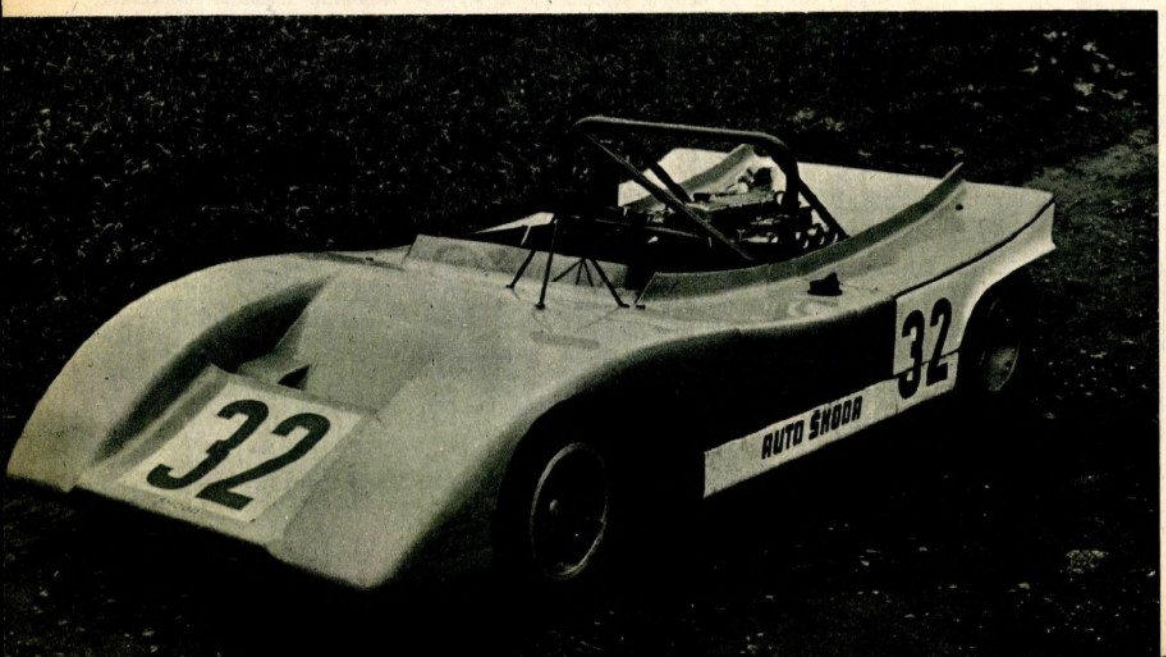
ŠKODA SPIDER

A Sportautók 5. Csoportjához, azaz a FIA által meghatározott 2000 kcm-es kategóriához tartozik ez a Skoda Spider prototípus, amelynek alvàza az S—110-től származik, de a felépítését módosították, hogy a motornak helye legyen a hátsótengely előtt. Az első futómű kerékdobjai lejjebb, míg a műszerfal és a küszöbök feljebb kerültek. Az első futómű azonos az S—110 futóművével, a lengéscsillapítót és a rugókat módosították. A sorozatban készült kormányszerkezet jobboldalas. A vízhűtéses, négyhengeres Skoda-motor ohc szelepvezérlésű. Az egytárcsás, tányérrugós kuplung hidraulikus működtetésű (mint a sorozatgyártmányú Skodánál). Az ötfokozatú sebességváltó a Tatra—603-tól származik, és a hátsó futóműre is az vonatkozik, amit az elsőről írtunk. A fékrendszert ugyancsak az S—110-től





vették át. A hűtő a kocsi elejére került, a motorhoz vezető vízcsövek az alvázba kerültek. A kétüléses, nyitott karosszéria eleje-vége felhajtható, anyaga alulemez. A benzintartály az ülések és a motor közé került. Elektromos berendezése 12 voltos, bal oldalon hátul kapott helyet az akkumulátor, amelynek központi kapcsolója van. Az osztott elektronkerekekre Dunlop-köpenyek kerültek.



Ez a szép vonalú sportautó, leghosszabb áttételével 220 km-nél nagyobb végsebességre képes, amihez természetesen a képen is látható két darab duplatorkú porlasztó is hozzájárul. Még néhány adat: hossza 3650 mm, szélessége 1700 mm, legmagasabb pontja (a fejvédőrácsnál) 850 mm, súlya 630 kg