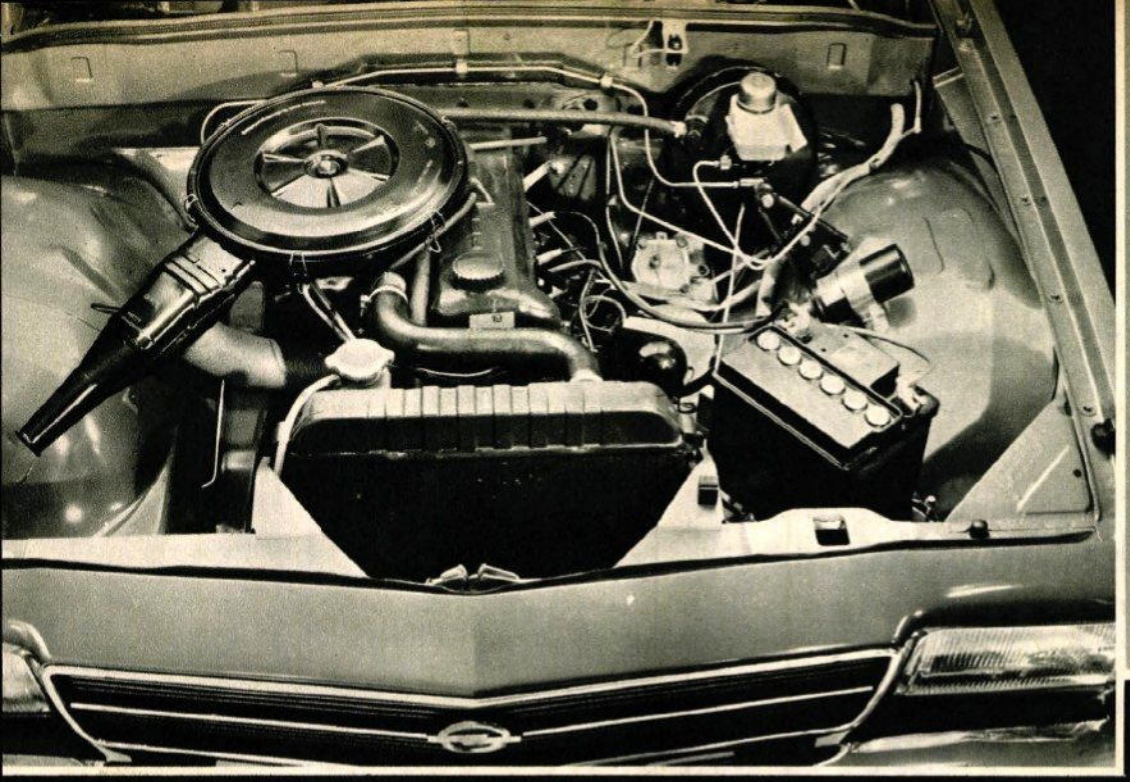


ma



# autó-motor

XXV. évf.
1972. VI. 21.
Ára: 3 Ft

12

# ZSIGULI

## POLSKI-FIAT, WARTBURG, OPEL, BMW,

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

típusú gépkocsik tulajdonosai, figyelem!

## KIZÁRÓLAG MAGÁNAUTÓSOK RÉSZÉRE

azonnal kiszolgálunk kiegyensúlyozva és felszerelve

## SEMPERIT-RADIÁL

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

# HUNGAROSZERVIZ

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

HUNGAROSZERVIZ

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

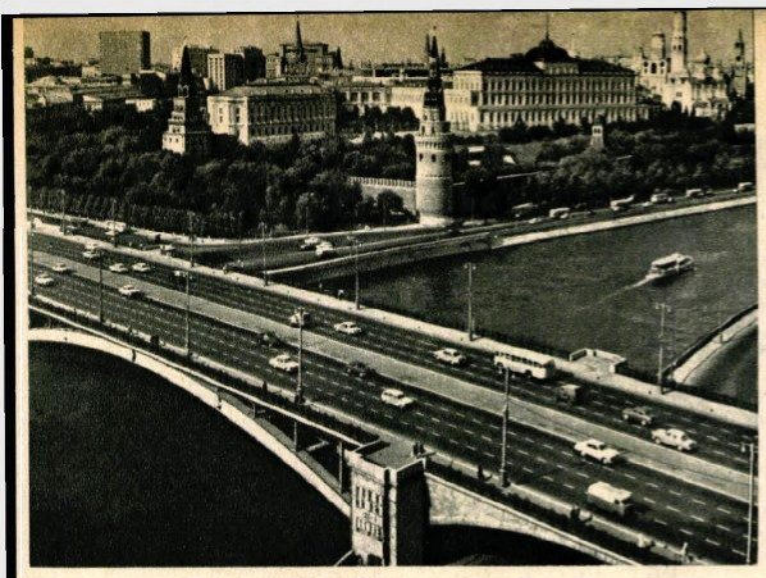
**HIVATÁSOS GÉPKOCSIVEZETŐK, MAGÁNAUTÓSOK!**

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

ÖRÖMMEL ÁLLUNK RENDELKEZÉSÜKRE:

ÁFOR BENZIN-OLAJ







# Forgalombiztonsági konferencia Moszkvában

**Írta: Dr. Koller Sándor műszaki egyetemi docens**

„A FORGALOMBIZTONSÁG NAGY SZOCIÁLIS PROBLÉMÁVÁ NŐTT; NAGY A NÉPGAZDASÁGI JELENTŐSÉGE" — hangsúlyozta *dr. Afanaszjev* egyetemi tanár, a Moszkvai Autó- és Útügyi Intézet (MADI) rektora, a Forgalombiztonsági és Forgalomszervezési Tanszék vezetője az egyetemek és kutatóintézetek közötti *Közúti Forgalombiztonsági Tudományos Kutatási Konferencia* megnyitójában.

A konferenciát április 11—13. között rendezték meg, kb. 200 belföldi és 20 külföldi résztvevővel. Közvetlenül a megnyitó után kérték a külföldi meghívottakat, adjanak tájékoztatást országuk baleseti helyzetének alakulásáról és a forgalombiztonság fokozása érdekében tett intézkedésekről, fejlesztésekről. *Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország és a Német Demokratikus Köztársaság* részéről hangzott el tájékoztatás. A MADI meghívására és felkérésére ismertettem a magyarországi közúti és városi forgalombiztonság helyzetének alakulását, később hozzászólásokban ismertettem a forgalombiztonsági kutatásokat.

Az előző — 1970 októberében tartott — moszkvai Közúti Forgalombiztonsági Konferencián a fő célkitűzés a *forgalombiztonság előtérbe helyezése*, a téma fontosságának hangsúlyozása volt. A hiányosságok nyílt feltárása, az éles kritika és a fejlesztések szenvedélyes hangú sürgetése volt jellemző. Átfogó tevékenységet, hatékony együttműködést tartottak elengedhetetlennek.

A mostani konferencián a *tudományos kutatások* kerültek előtérbe. A témakör tovább szélesedett: a gépjármű és a pálya mellett a közlekedő ember pszichotechnikai vizsgálatai, a forgalomlebonyolódás elméleti vizsgálata, a városi forgalomszabályozás (forgalomszervezés), továbbá a város és a közlekedés kapcsolatainak kérdései is részletesen szerepeltek a konferencián. Ez indokolt, mivel a forgalmi körülmények javítása egyúttal fokozza a forgalombiztonságot, és a forgalomlebonyolódás elmélete képezi a forgalomszabályozás tudományos alapját.

A konferencia I. témája *„A forgalombiztonsági kutatás"* általános kérdéseinek vizsgálata volt. A kutatások fontosságát a baleseti helyzettel és a motorizációs fejlődés nagy előirányzatával indokolták. A Szovjetunióban is sok halálos áldozata van a közúti közlekedésnek. A nagy városokban a gyalogos balesetek jelentik a legégetőbb problémát. „A gyalogosforgalom szervezésében nagy az elmaradás, továbbá a gyalogosforgalmi létesítményekben is."

A kutatásnak nagyon fontos szerepet szánnak. „1970—1975 között 200—250 tudományos feladatot kell megoldani. Közel 70 intézmény foglalkozik ilyen kérdésekkel." Nagyon fontos feladatként jelölték meg, hogy sok szakember foglalkozzék a forgalombiztonsággal, és biztosítsák a téma komplex tudományos kezelését. Hiányosságként említették, hogy egyes intézményekben még kezdeti állapotban, alacsony szinten foglalkoznak ezekkel a kérdésekkel. Hiányolták például, hogy nincs még kidolgozva tudományos módszer a közúti jelzések elhelyezésére.

A II. témaként *„Az úttervezés és a forgalomszabályozás (forgalomszervezés) elméleti alapjai"* kerültek megvitatásra.

Az elméleti vizsgálatok és a mérések, megfigyelések együttes felhasználásának előnyeit hangsúlyozták. „Leghatásosabb a matematikai modellek és a megfigyelések kombinációja... Kísérletezni kell, józan fejjel." A forgalmi körülmények minősítési módszerének fejlesztésénél törekednek a baleseti összefüggések figyelembevételére. A forgalmi megfigyeléseknél elterjedten alkalmazzák a légi felvételeket, rendőrségi helikopterek felhasználásával. A kutatások nagy jelentőségét mutatják a következő előadás-címek is: *„A forgalmi folyam elmélete, mint a forgalomszabályozás tudományos alapja"* — *„A törvényszerűségek felhasználása a forgalmi körülmények tökéletesítésére."*

A III. téma: *„Az út és a gépjárműszerkezeti kialakítás hatása a forgalombiztonságra."*

*Dr. Babkov* egyetemi tanár közel 20 000 km úthossz vizsgálatából levezetett összefüggéseket ismertetett. Az útjellemzők nagymértékben befolyásolják a forgalombiztonságot. A gépjárművezetők idegfeszültsége arányos a pálya-körülményekkel. A pálya jellemzőinek fejlesztése nagymértékben segíti a járművezetőket, nagyon előnyös balesetmegelőzési szempontból. „A forgalombiztonságot az úttervezés kezdetétől szem előtt kell tartani, utólag nem lehet a forgalombiztonságot megoldani." — „A forgalom növekedésével egyre jobban kitűnnek az utak balesetveszélyes helyei."

Külön előadás foglalkozott részletesen a hidak forgalombiztonságával. A hidakon történt balesetek súlyos voltuk miatt nagy figyelmet érdemelnek.

Ismertették az útburkolatok csúszósúrlódási tényezőjének és geometriai érdességének vizsgálatait, valamint az előírásokra vonatkozó javaslatokat.

A gépkocsi szerkezeti kialakítása és a forgalombiztonság kapcsolatában végzett vizsgálatokat *Kremenez* docens foglalta össze. A gépkocsi egyes részeinek veszélyességét, továbbá a sebesség és a sérülés, valamint az anyagi kár közötti összefüggést vizsgálják 1966 óta a MADI-ban. Több más szovjet vizsgálat eredményeinek ismertetése mellett svédországi gépkocsi-ütközési kísérletekről, a biztonsági öv előnyös hatásának vizsgálatáról is hangzott el svéd ismertetés, filmbemutatással kísérve.

IV. témául *„A forgalomszabályozás pszichofiziológiai problémái"* szerepelt.

Több városban, különböző kutatóintézetek végeznek ilyen vizsgálatokat. *Lobanov* docens (MADI Úttervezési Tanszék) *„Az emberi tényezők szerepe a forgalomszabályozásban és a forgalombiztonságban"* címen foglalta össze kutatásaik eredményeit. Vizsgálták például a gépkocsivezető szemmozgását; — a figyelem-koncentráció zónáinak alakulását a sebesség függvényében; — az idegrendszeri hatásokat ívekben haladásnál; — az információ-felvevőképességet (-befogadóképességet) az információ-sűrűség (információk száma másodpercenként) függvényében. A fontos eredmények közül csak néhányat említve:

Az ívsugár függvényében az idegfeszültség hasonló alakulást mutat, mint a fajlagos balesetszám, tehát az idegfeszültség és a fajlagos balesetszám között határozott összefüggés van; — a közlekedő személyt érő hatások számának növekedésével nő a reakció-idő; — az információk sűrűségének növekedésével nő a téves reagálások valószínűsége; — az információs túlterhelés (pl. túl sok közúti jelzés) mellett azonban a túl kevés információ (az „információ-szegénység") szintén hátrányos, az aktivitás csökkentéséhez vezet (pl. indokolatlanul alacsony sebesség előírása esetén). Az információ-feldolgozási sebességnek nagy a szerepe. A gyors információfeldolgozási képességgel rendelkező gépkocsivezetőknél kisebb a baleseti valószínűség.

*„A járművezetés befolyása a járművezető szervezetére"* címmel *Moldovszkaja*, az Ukrán Tudományos Akadémia Fiziológiai Intézetének kutatónője ismertette eredményeiket. Autóbusz- és taxivezetőket vizsgálva, háromnegyedrészüknél nagy idegfeszültséget és magas vérnyomást állapítottak meg. Az eddiginél sűrűbb orvosi vizsgálat rendszeresítését tartanák helyesnek („a repülőkhöz hasonlóan"), a hivatásos járművezetők segítése érdekében. Javasolta a baleseti helyszíni vizsgálatnál a járművezető orvosi vizsgálatát. A hasonló témájú beszámolók címeiből: „Az útjellemzők és a járművezető igénybevétele" — „Az útviszonyok komplikáltságának értékelése".

Az V. téma: *„A városi forgalom szabályozása (szervezése)."*

Jellemző a szovjet városrendező szakemberek forgalom iránti érdeklődésére és hozzáértésére, hogy ebben a témakörben a vitavezető *dr. Fiselszon*, a leningrádi Városépítési Tanszék vezetője volt. *Butjagin „A forgalomszabályozás és forgalombiztonság problémái a városrendezési tervezésben"* címmel tartott előadást. Nagyobb városokra átfogó forgalomszabályozási tervet dolgoznak ki, mivel a korábban készült városrendezési tervek nem elégítik ki a forgalombiztonsági igényeket. Hangsúlyozta, hogy forgalmi tervezésnél nagy előrelátás, megfelelő tartalékok biztosítása szükséges. *Dr. Sestokas*, a vilniusi egyetem Városépítési Tanszékének vezetője *„A gyalogosforgalom biztonságának kutatása litván városokban"* címmel tartott előadást. Ismertette a balesetek helyi eloszlásának vizsgálatát, és javaslatokat tett új beépítésnél a gyalogútrendszer tervezésére. A további ismertetések címeiből néhányat említve: „A forgalomszabályozás szempontjai a városi közlekedési hálózat és a városi utak tervezésében" — „Egyirányú forgalmú utak hálózata" — „Forgalomszabályozás egyirányú forgalmú utak csomópontjain".

*A konferencia állásfoglalásokat és javaslatokat alakított ki* a témák megvitatása után. Ezek Magyarországon is időszerűek, így indokolt legalább kivonatos említésük.

*„... Az utak műszaki színvonala nem felel meg a gyors motorizációs fejlődésből adódó növekvő követelményeknek. Ez növeli a baleseti veszélyt és a közlekedésüzemi költségeket."*

*„... Elengedhetetlen áttérni az ösztönösen alakuló forgalomról a forgalmi törvényszerűségekre alapulóan szabályozott forgalomlebonyolódásra."*

*„... A járművezetők, illetőleg a közlekedő személyek, a járművek, az utak és a forgalomszabályozás komplex fejlesztése szükséges, és ennek érdekében széles körű kutatómunka. Fejleszteni kell a szakemberképzést, növelni kell a forgalombiztonsági és forgalomszabályozási oktatás lehetőségeit."*

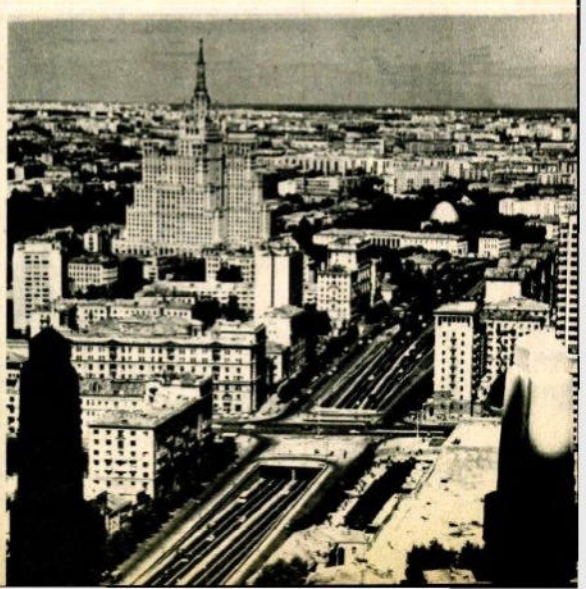
A konferencia a *Minisztertanácshoz fordult* az egyetemi képzés ilyen irányú továbbfejlesztése, a kutatások összehangolása és a szocialista országok egyetemei közötti együttműködés megvalósítása érdekében. Kérték a szakirodalmi kiadványok megjelentetési lehetőségeinek fokozását. Javasolták a forgalombiztonsági konferenciák rendszeres tartását, általában kétévenként.

•

A konferencia értékes és érdekes volt. Az érdemi kérdések voltak előtérben, nem a külsőségek. A hangnem nyílt volt, általános szólamok nem voltak hallhatók. Nagy aktivitás és a legutóbbi időben előrehaladás volt tapasztalható. A külföldi eredmények iránt nagy érdeklődést, a vendégekkel szemben igen nagy előzékenységet tanúsítottak.

*Magyarországon* példaként kell tekinteni a forgalmi, forgalombiztonsági kutatómunka és egyetemi oktatás lehetőségeinek nagy fokozását, a nagy kutatói aktivitást, a viszonylag gyors fejlődést. Ugyanez vonatkozik az érdemi fejlesztésekre. A hazai előrehaladás elengedhetetlen előfeltétele, hogy a forgalombiztonsággal kapcsolatban levő szervek jól lássák el feladatukat és ténylegesen fejlesszék tevékenységüket. *A biztonságos közlekedés előfeltételeinek megteremtése és a közlekedő személyek fejlődése, helyes magatartása csak együttesen segítheti a hatásos balesetmegelőzést.*





## Több szem többet lát...

# Autóstop és hiúság...

Több tragikus autószerencsétlenségről szóló hírben feltűnt, hogy idegen, ismeretlen személyt találtak a kocsi roncsai között.

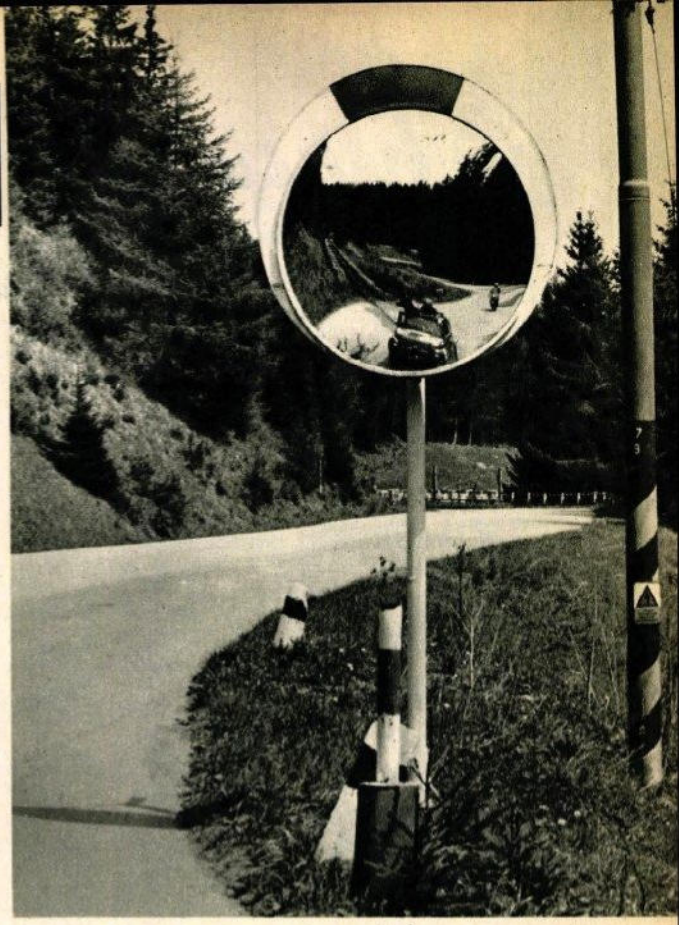
Eszembe jutott az eset, amikor a véletlen folytán autóstoposok lettünk barátaink kocsijában. A nyugalmáról, óvatos vezetéséről ismert, sőt példaként emlegetett autós szaktekintély pillanatok alatt be akarta mutatni kocsija és saját maga képességeinek határtalanságát... Szerencsére élve maradtunk, bár időnként, az előzések alkalmával nem nagyon bíztam a majdani kiszállás lehetőségében.

Figyelni kezdtem a vezetőket. És felfedeztem az életveszélyes, pillanatok alatt elhatalmasodó betegséget. Férfiak, nők egyaránt fogékonyak rá, és csak a tudatos megelőzés segíthet. Különösen gyorsan hatalmába keríti a kór az áldozatot, ha férfi nőutast, de néha akkor is, ha nő férfiutast vesz fel. Akár hallgatagon, akár közömbösséget színlelő beszélgetés leple alatt, a vezető minden esetben bizonyítani akar. Szinte teljesen önkéntelenül, de mindig ugyanazt: ő különb vezető az előtte vagy az utána haladónál. Így válnak a komoly fiatalemberekből, szelíd-szolíd családapákból félelmetes versenyautósok, akik — sokszor tudatalatti önmutogatás közben — összetévesztik az országutat a bemutatópályával. Valójában sportról nem is beszélhetünk, hiszen ott kötelező némi sportszerűség, s a valószínű életveszély elkerülése. De a hiúság nagy vetélkedőjén ez eszébe sem jut a bámulat nagyidíjára pályázó kormánykerék- és gázpedál-virtuóznak. Őt ilyenkor már elborította a láz — se lát, se hall.

S ha figyelmeztetnék a betegség jeleire — halálosan megsértődne. Pedig mégis meg kell tenni. A pszichoprofilaxis a gyógyászatban is eredményes módszer. Ha tudjuk, mi következik, könnyebb a rendkívüli helyzetekben jelentkező feltűnési viszketegséget is leküzdeni. Talán nem is fog fájni.

Vigyázat, autóstoposok és az alkalmi utasokat felvevők! Ha jelentkezik a láz, egy-két javasolt fékpirula esetleg segít. De ha a láb nem engedelmeskedik, legokosabb a kiszállás vagy kiszállítás — a cél előtt, a biztos megérkezés érdekében.

**Somlyó Zsuzsa**



**A magyar és szlovák újságírók Tátra—Balaton Rallye-jának fotópályázatát ez a felvétel nyerte meg: Kölcsényi Zoltán alkotása. A riportpályázaton az alábbi cikk írója, Pongrácz Zsuzsa győzött egyik helyszínen készült írásával**

# Hajrá, Rallye!

*Szóval: 60. Hatvanas rajtszámmal indulok a Tátra—Balaton Barátság Rallye-n. Remek. Az első kocsi reggel hatkor startol, a Csorba-tónál, rám nyolckor kerül sor. Legalább nem kell hajnalban felkelni. És főleg: hátul kocoghatok, nem zavarok senkit a pályán a rohanásában, mert én, ugye, nem óhajtok versenyezni. Csak éppen beneveztem, mert a Tátra nagyon szép, még soha nem voltam kocsival külföldön, s így, mások társaságában, mégis biztonságosabb.*

*Az előzetes eligazítón mosolygok magamban: világért sem rontom el a többiek kedvét, akik lám, milyen komolyan veszik az egészet. Hogy hány hibapont, ha a kocsi megadott idő előtt ér be az ellenőrző állomásra, hány, ha később... A Csorbatótól Balatonfüredig a megadott útvonal 475 kilométer, erre kapunk 580 percet... És ha nem érek 10 óra alatt Füredre, akkor mi van? Semmi. Én ugyan nem töröm magam...*

*Kiosztják az ügyességi próbák rajzait, a mellettem ülő szemtelenül nevet, szerinte én fordítva nézem. Nem baj, én meg azokon a strébereken szórakozom, akik érdeklődnek, hol gyakorolhatnak előre, Pesten... Én bezzeg örülök, ha sikerül hátramenetben beparkolnom, de hogy kérdőjeleket, meg nyolcasokat írkáljak a kocsival — hátrafelé — no nem, ugye, bizonyos koron túl az ember ilyen csacskaságokat nem tud komolyan venni.*

*A verseny előtti reggelen különös látvány fogad a Panoráma Szálló előtt, a Csorba-tónál. A kocsik legtöbbjének a motorja jár, a versenyzők látható gonddal, figyelemmel hallgatják, vizsgálgatják; kenegetnek, csavargatnak, igazgatnak, berregtetnek... Gyorsan kinyitom én is a motorháztetőt — ez általában szokott sikerülni —, gázt is adok a Trabantnak, s elmerülten figyelő arccal hajolok én is a motor fölé...*

*Az első ügyességi próba előtt gyalog terepszemlét tartok, hiszen, ha nem is törekszem bajnoki címre, az sem fontos, hogy mindenki rajtam mulasson.*

*Neki is indulok, szépen, lassan a kocsival, vigyázok, neki ne menjek a bábuknak. És ni csak, ni csak, sikerül! Mindent kikerülök, megkerülök, hátramegyek, és vissza is érek a célba. Nem egészen értem a bíró arcán a gúnyos mosolyt, amikor az időmet beírja. Jó, jó, nem rohantam, hiszen nem kerget a tatár. Hát, szóval: azon a szép pénteki reggelen nyolc előtt húsz másodperccel beszállok a kocsiba. S akkor a bíró olyan idegesen integet, hogy ebből rám is ragad valami, s a lecsapódó zászlóra erős gázt adok. Pillanatokon belül 40, majd 60 kilométeres sebességgel vágtatok a pályán! Bosszantó surrogással előz meg egy másik Trabant, a 61-es... Na jó, engem nem érdekel... S egyszercsak meglátom messziről a sárga zászlót — VERNAR! Ott áll a 61-es, de az 59-es is!... Tehát a megadott idő előtt futottam be én is. Ha szépen megállok és várok kicsit, másodpercnyi pontossággal begurulhatok. Vicces lenne megpróbálni... Evésre nem szánok időt, menet közben hajigálom a számba a kiflit, a sonkát, itt-ott kicsit levágom a kanyarokat, és vidáman visszaintegetek a falvakban hadonászó, kiabáló gyerekeknek. Már csak mia*tuk becsületbeli kötelességemnek érzem, hogy időre bevágtassak a második ellenőrző állomásra, Rozsnyóra is.*

*Érdekes, nem is vagyok fáradt, mert lefoglal az út, meg a figyelés, meg az az átkozott teherautó, amit a kanyarok miatt nem tudok előzni, mert a Trabant nem gyorsul eléggé, és már csak 25 perc van 38 kilométerre! És hiába dudálok neki, az istennek nem ad helyet, pedig meg is állhatna, mivel láthatja, hogy versenyzek mint az őrült! És szét kell pukkadni, hogy megint esik az eső, hogy valóságos tavakon kell átvágtatni, hogy a síkos, macskaköves úton a kanyarban megperdül a kocsi, és azzal is vesztek három percet! Nem értem, hogy ilyen dolgokra: miként kell rallye-n, zivatarban a kanyart venni — miért nem forditanak több gondot az autóvezető-tanfolyamokon?! És tessék, persze, hogy az a vacak benzin is versenyzés közben fogy el, hallatlan, hogy ilyen kicsire méretezték a Trabant tartályát, 24 liter sehogy sem elég 500 kilométerre...*

*Pesten volna egy szabad óra, lehetne enni, inni, hazamenni... De inkább ott állok a kocsival, háromnegyed órán keresztül Budaörsön — a 61-es persze már régen ott van! —, várva a pillanatot a jelentkezésre... Na, ezután már igazán csak egy könnyű, gyors vágta az égzengésben, záporban, Gárdonyon át Veszprémbe. És az ördög érti, hogy miért pont Veszprémet nem tudom megtalálni; és miért Várpalotán keresem a Veszprém szállodát... Valahogy az a tér, az esőben... olyan, mintha Veszprém lenne. Egy járókelő szívélyesen felvilágosít: 23 kilométerrel odébb keressem... Na, vágtassunk! Az utolsó ügyességi próba: hallom, amint valaki türelmesen magyarázza: vigyázzak, az első bábut jobbról kerüljem, a garázsba balról álljak be, és visszafelé fordítva. És én indulok már, és tessék, balról kerülöm, mert úgy értettem, hogy az a jobbról az balról. És valaki integet, hogy rosszul csinálom, de én csak kanyargok vadul tovább. És hallok közben valami ordítást is: Hülye! Kiderül: én ordítok,*

*Másnap este eredményhirdetés. Szóval... Szóval a 61-es megnyerte a kategóriaversenyt. A 60-as, mármint én... tizedik vagyok. Tizenegy közül... Meg is óvhatnám, ami azt illeti. De nem. Sportszerűen elviselem a vereséget. De holnap vásárolok 20 kuglibabát, keresek valami elhagyott helyet, és ott hajnalonta ügyességi próbákat gyakorolok. Napi két óra talán elég lesz a következő rallye-ig. És akkor: hajrá!*

**Pongrácz Zsuzsa**

# am híradó

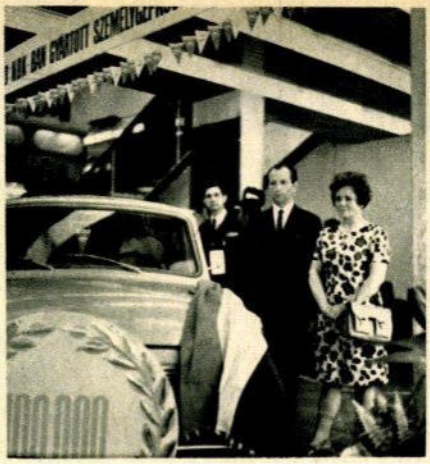
**NEM LESZ SÁRGA**
színű rendszámtábla — ellentétben a korábbi információkkal. Sőt, a betűjelzés is csak azokon a kocsikon változik, amelyeknél a kormányrendelet értelmében feltétlenül szükség van a megkülönböztetésre. Közismert, hogy a július 1-től végrehajtandó kormányrendelet az úgynevezett járandósági gépkocsikon kívül két jelentékeny kategóriát határoz meg: az általános célú személyautót és a szolgáltató személyautót. A belügyminiszter rendelete értelmében az általános célú — tehát az illető intézmény dolgozóinak napi munkáját segítő — személyautók rendszáma nem változik. Továbbra is AB-tól AS-ig tartó fehér alapú rendszámot kapnak. Ugyancsak megtartják B-betűvel kezdődő rendszámukat a társadalmi szervezetek stb. autói. Ebben a kategóriában a kormányrendelet által meghatározott és a felügyeleti szerveknél kidolgozott számszerű csökkentést tehát nem a rendszámok cseréjével ellenőrzik majd: július 1-től a KPM Autófelügyeletének írásos engedélyével kell minden vállalatnak és intézménynek a birtokában maradó személyautókat bemutatnia a rendőrhatóságnál. Ott aztán különleges bejegyzéssel látják el az autók forgalmi engedélyét. Ha szeptember 30. után — a várható szigorú ellenőrzés során — olyan közületi személyautót találnak forgalomban, amelynek forgalmi engedélyéből hiányzik ez a bejegyzés, az autó rendszámát a helyszínen leszerelik, az üzembentartót pedig szigorúan megbüntetik.

**A KPM**
Autóközlekedési Főosztálya és a BM Közlekedési Csoportfőnöksége közölte, hogy a közületi személyautó-állomány előírt csökkentésének befejezéséig a 3,5 tonna összsúlyt meg nem haladó gépkocsik (személyautók, mikrobuszok, kisteherautók stb.) átalakítását, átminősítését, illetve az új rendszámozást nem engedélyezi.

**A KGST**
közlekedési állandó bizottsága 42. ülésén a közúti biztonság érdekében szükséges együttműködés ápolására munkacsoport felállítását határozták el.

**A TEHERAUTÓK**
részleges közlekedési tilalmát június 24—25-től szeptember 9—10-ig tervezik életbe léptetni az NSZK-ban. Eszerint a legforgalmasabb nyári hónapokban, szombaton és vasárnap a 7,5 tonnánál nagyobb teherautók nem közlekedhetnek az autóutakon és néhány úgynevezett szövetségi úton. Nem tiltják meg — a korábbi gyakorlattal szemben — a teherautók parkolását a hétvégén az autóutak parkolóhelyein, s a korábbi pénteki közlekedési tilalmat is csak egy-két autóútszakaszra léptetik életbe.

**A Belgrád—Újvidék között épülő négysávos autópálya munkálatairól kaptunk hírt Nagy Nándortól, az Újvidéki Rádió autósrovatának vezetőjétől. Az új autópálya 28 méter széles lesz, négy sávja egyenként 3,75 méteres, az úttestet a 2,5 m széles pihenősáv és 4 m-es zöld elválasztósáv egészíti ki. 1974-ig el is készül az 56 kilométeres távolság egyik oldala, majd folytatódik az építkezés Szabadka és a magyar határ felé. Teljes elkészülte után naponként 70 000 gépkocsinak 110 km/órás átlagsebességet tesz lehetővé. Ezért a komoly teljesítményért azonban útpénzt is fizetni kell. Sőt már azt is kiszámították, hogy a pénzbeszedéssel 168 személy foglalkozik majd.**



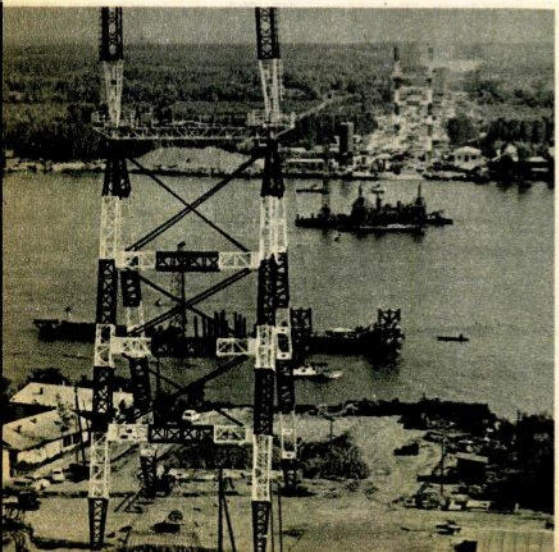
**Május 25-én átadták a hazánkban forgalomba került százezredik NDK-gyártmányú (Trabant) személyautót Kálmán Ferenc és a százezeregyediket (Wartburg) Vargha József budapesti lakosoknak. A Merkur Martinelli téri autószalonjában rendezett ünnepélyes átadáson megjelent Borsos László belkereskedelmi miniszterhelyettes és Herbert Uhlmann, a Trabant-gyár vezérigazgatója. Fél évtizede, 800 személyautóval kezdődött meg az NDK-gyártmányú autók importja hazánkba; az idén már 14 000 autó vásárlására kötöttek szerződést, ebből 5000 Wartburg, 9000 Trabant. A hazánkban ez évben forgalomba kerülő új személyautók 20 százaléka NDK-gyártmányú. Az idén 400 Trabant-Hycomatot is vásárolnak a mozgássérülteknek. 1973-tól a negyedik ötéves terv végéig évenként 15 000 Wartburg és Trabant érkezik hazánkba.**



**A sajtó és a szakma képviselőinek hazánkban is bemutatták az angliai Willowbrook egyik legújabb autóbuszát. A fényszűrős panoráma-kilátást biztosító jármű felépítése alapvetően az utazási kényelem és a biztonság szempontjait szolgálja. A prototípust a legváltozatosabb terep- és időjárási viszonyok között a legszélsőségesebb igénybevételi próbáknak vetették alá. Az első hivatalos bemutatón Anglia szépségkirálynője, Marilyn Ward volt a maneken.**

**ÚTELZÁRÁS:**
1. A zirc—bodajki úton a 26+820 km-nél július 31-ig. Terelőút: a híd mellett kialakított csatlakozásoknál. — 2. A 83. sz. városlőd—pápa—győri úton, Pápa város átkelési szakaszán október 31-ig fél szélességben. A lezárás időtartamára a Győr—Pápa—Városlőd irányú forgalmat a jobb oldalra terelik át. Az ellenkező irányú forgalom a Kossa István út—Szabadság út—Bajcsy-Zsilinszky út—Fő tér vonalán vezető terelőúton bonyolódhat le. — 3. A 4-es főúton, a szolnoki felüljáró egyirányú forgalmat rendeltek el. A közúti felüljáróra ezentúl csak a Budapest felől érkező, nyolc tonnán aluli járművek hajthatnak fel. A gyalogosok és a kerékpárjukat tolók a számukra kijelölt helyen haladhatnak. — 4. Ugyancsak a 4-es számú főút korszerűsítésével kapcsolatban a 40+479 km-ben levő monori közúti felüljáró átépítése miatt a közúti forgalmat november 30-ig a 4-es út korábban felhagyott szakaszára terelték, szintbeni vasúti kereszteződéssel. Az ideiglenes terelőúton a kétirányú forgalmat biztosították.

**OLIMPIAI KEMPINGTÚRÁT**
szervez Münchenbe a Magyar Camping és Caravanning Club saját tagjai és tagszervezeteinek (Magyar Autóklub, KISZ, Magyar Természetbarát Szövetség) tagjai részére. A résztvevőknek a Club München környéki kempingekben elhelyezést és a versenyekre olcsó belépőjegyet biztosít. Akiknek nincs saját gépjárművük, Volán-buszokkal utazhatnak oda. A túrára azok jelentkezhetnek, akiknek már van valutakiutalásuk, vagy ez évben erre jogosultak. Felvilágosítás, jelentkezés a Clubnál: VIII., Múzeum utca 11. Tel.: 141-880.

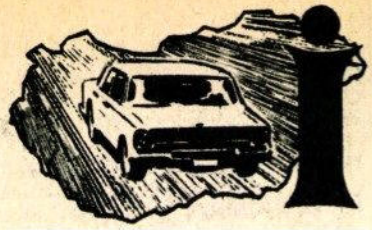


# Tallózás a világsajtóból

A Szovjetunió egyik üzemében ebben az évben hetven kísérleti példányban készült el az elektromos meghajtású autó, amely teljesen zajtalan és nem szennyezi a környezetét. Sebessége közel negyven kilométer óránként, s egy feltöltés után hatvan kilométert tehet meg. A feltöltés hálózati áramról történik, s elegendő rá egy ebédidő. **(Szputnyik)**

Tokió is sokat szenved attól a sok százezer autótól, amely a város-óriás utcáin futkos. Most újabb intézkedéssel próbáltak enyhíteni az ebből eredő bajokon: hetenként egy napra kitiltották az autókat a japán főváros négy legnagyobb negyedéből. E napokon a legforgalmasabb utcákat a gyalogosok veszik birtokukba. Az intézkedés nyomán a hét többi napján elviselhetőbb a levegő. **(Die Tat)**

A „Lenini Komszomol" nevét viselő moszkvai autógyárban a rekonstrukció egy újabb szakasza zárult le: átadták az új központi üzemrészt. A világszerte ismert Moszkvicsok már egy újabb futószalagon is készülnek; így évente mintegy 200 ezer gépkocsi kibocsátására nyílik lehetőség. A központi üzemrész építése a szovjet—francia kooperáció egyik példája. A Renault cég a moszkvai vállalatnak sokféle értékes berendezést szállított. Az új üzemrészt a szovjet munkásokkal együttműködve francia mérnökök és művezetők építették, illetve szerelték fel, akik a gyár rekonstrukciójának tervezésénél is segítséget nyújtottak. **(APN)**



# Ismerd meg hazádat!

**Idegenvezető: TÚRI PÉTER**

**a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese**



*Még jóval* Mezőkövesd *előtt (a 134-es km-kőnél) különleges vízszag terjeng a levegőben. Közvetlenül a műút bal oldalán nagy kiterjedésű gyógyfürdőtelep van. A 875 m mélységből — a vízben levő gázok segítségével — felszínre törő gyógyvíz 68°-os. A fürdő télen (fedett) és nyáron naponta 8.30-tól 18 óráig van nyitva, június 15-től augusztus 30-ig pedig 19.15-től 22.45-ig az igen kedvelt esti fürdőzés vehető igénybe.*

*A mezőkövesdi gyógy- és strandfürdő vizét az Egészségügyi Minisztérium „elismert" gyógyvíznek minősítette* (1. kép). *Az igen sok betegség gyógyítására alkalmas víz kétféleképpen segíti az ide látogató vendégek gyógyulását. Ivókúra formájában elsősorban a hurutos gyomor- és bélbántalmak, továbbá epekő, fekélyek stb. gyógyulását segíti elő. A fedett és a nyílt medencék különböző hőfokú vizet tartalmaznak. A fedett medence szolgáltatásait, az ún. „erős vizet" csak 16 éven felüliek vehetik igénybe, és mindenki — saját érdekében — csak annyi ideig tartózkodjék a vízben, amennyi a táblákon fel van tüntetve. A medencék vize a reumatikus ízületi fájdalmakat enyhíti, s eredményesen gyógyítja az idegzsábát és az ideggyulladást. A medencékben kellőképpen lehűtött víz strandolásra még a nyári kánikulában is kiválóan alkalmas. A rendkívül tiszta és szépen parkosított fürdő területén étkezési és szórakozási lehetőség. Közvetlenül a fürdő mellett a közelmúltban felépített étterem és szálloda, valamint több faház szolgálja a vendégek kényelmét* (2. kép). *Saját sátorral való táborozásra kijelölt részt is találunk. Az állandó orvosi felügyelet alatt működő fürdőtelepet a testileg és szellemileg felfrissülni vágyó bel- és külföldi vendégek nagy számban keresik fel. Az elmúlt évben több mint háromszázezren jártak itt. Az immár nemzetközi rangra szert tett, egyre népszerűbbé és ismertté váló gyógyfürdő további fejlesztése jelenleg is folyik.*

*Kevéssel Matyóföld központja — Mezőkövesd — előtt járunk. Jellegzetes népművészetét féltett szeretettel őrző és továbbfejlesztő, jó kedvű, vidám emberekkel találkozunk itt. Mezőkövesd központjában, a főútvonaltól balra eső központi téren a templom előtt álljunk meg. Töltsünk el néhány órát. Biztosak vagyunk abban, hogy az ide látogató vendégek jól érzik majd magukat, hisz emberközelségből ismerkedhetnek meg népművészetünk egyik gyöngyszemével. Aki fotózni szokott vagy színes diát készít — felszereléséről ne hogy megfeledkezzék!*

*A felszabadulás előtt, de főleg a két világháború között ez a kis matyó népcsoport rendkívül sanyarú körülmények között élt és dolgozott. Szoros és testvéri összetartással — még a legkilátástalanabb helyzetekben is — megőrizte hagyományait, és fejlesztette tovább csak e maroknyi embercsoportra jellemző népművészetét. Matyóföld népművészete, ezen belül is jellegzetes hímzése ma már világhírnévre tett szert.*

*Napjainkban mind ritkábban és kevesebben viselik a sok színű, alkalmanként azonban változó — menyasszonyi, menyecske, „cuhárés", gyász, „házi szórakozás" stb. — népviseletet. A sok-sok alsószoknyát takaró menyecskeruhának szépsége mellett azonban megvolt a hátránya is. Az idősebb korosztály visszaemlékezése szerint tulajdonképpen nem volt mindenben a legpraktikusabb, mert ha nem is olyan gyakran, de előfordult, hogy mire az újdonsült menyecske a sok-sok alsószoknyájától megszabadult, az ifjú férj már az igazak álmát aludta. A régi színpompás öltözeteket még nagyon sokan becses emlékként őrzik.*

*A téren levő kulturális otthon és könyvtárépület találkozása előtt Kiss Jankó Bori népművész mellszobra áll* (3. kép). *A Művelődési Ház épületében kapott helyet a Matyó Múzeum kiállítása, amely a matyó népviseletet és hímzést fejlődésében ismerteti meg* (4. kép). *Minden tárgya eredeti. A kiállítás külön érdekessége az a szobabelső, melynek használati és berendezési tárgyai a közelmúltat idézik.*

*A tér Pest felőli részén levő épületben, az ún. Matyóházban működik a Népművészeti és Háziipari Szövetkezet. Sok szorgos asszony és leány munkájával itt készülnek a bel- és külföldön egyaránt kedvelt népművészeti termékek (babák, táskák, hímzett terítők, blúzok stb.), melyek sok hazai és nemzetközi kiállításon szereztek megérdemelt elismerést. A Dortmundban rendezett kiállításon a szövetkezet egyik dolgozója — Kovács Józsefné, a népművészet mestere* (5. kép) *— pompás népviseletbe öltözve mutatta be a matyóbabakészítés mesterségét. Három fiatalember azonban nem hitt a szemének, és a szorongó tömegben nagynehezen sikerült a díszes, pompás öltözetet viselő, „holdbébinek" vélt fiatalasszonyhoz férkőzniök. A munkában levő szorgos kezet megfogták, hogy így győződjenek meg arról: nem a technika boszorkányos vívmányával, hanem egy köztünk élő földi halandóval van dolguk...*

(Folytatjuk)

(ALMÁSSY TIBOR felv.)















# Budapest biztonságosabb közlekedéséért

A Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési Tagozatának Városi Forgalomszervezési Szakosztálya május 30-án a Technika Házában ankétot rendezett. *Dr. Makovecz István* r. alezredesnek, a szakosztály elnökének távollétében *Csikhelyi Béla* r. őrnagy, a Közlekedésrendészet Forgalomszervezési Alosztályának vezetője nyitotta meg az érdekes tanácskozást. Ezt követően került sor *dr. Buncsák László* r. alezredesnek, a Szakosztály vezetőségi tagjának előadására, amelyben a főváros forgalmi rendjének szerkezetét és a forgalomtechnika fejlesztését elemezte. A vitaindító előadás után *dr. Nagy Ervin*, a Városi Közlekedési Tagozat titkára, *Berczik András*, okl. mérnök és *dr. Bényei András*, a Szakosztály tudományos felelőse mondta el korreferátumát, majd a hozzászólások következtek.

A KTE Városi Forgalomszervezési Szakosztályának munkájához szorosan hozzátartozik a különböző szakmai témák részletes megtárgyalása, a különböző szakterületek témáinak egyeztetése és a kölcsönös segítség nyújtása. Ez a legutóbbi tanácskozás azonban az eddig megszokott rendszeres ankétok sorából is kiemelkedik azzal, hogy fővárosunk forgalmi rendjét érintő és így az „egyszerű" közlekedőket is érdeklő szinte valamennyi téma szőnyegre került. Mégpedig olyan megfogalmazásban, hogy nem csupán tárgyaltak itt a problémákról: nagyon sok érzékeny és égető gondunk enyhítésére megegyezés is született. Az ankéton elhangzott előadásra, a korreferátumokra és a hozzászólásokra ezúttal csupán vázlatos címszavakkal utalhatunk. De minden bizonnyal így is elég érzékletes képet alkothatnak olvasóink arról, hogyan vélekednek a főváros jelenlegi közlekedési helyzetéről, forgalomszervezéséről és forgalomtechnikai fejlesztéséről azok, akiknek ez az „asztaluk"...

**DR. BUNCSÁK LÁSZLÓ** r. alezredes, egyórás vitaindító előadásának bevezetőjében érdekes számadatokat tárt fel: a fővárosban jelenleg 16 320 jelzőtábla (ebből 1320 kivilágítható), 70 000 négyzetméter útburkolati jelzés, 81 forgalomirányító lámpa, 89 holdfényű villamosjelző, 557 terelőoszlop található, amelyek döntő többsége az utóbbi tíz évben került csak oda. Így hallásra igazán nagy számok, s úgy tűnhet, sokat léptünk előre az utóbbi tíz évben a forgalomtechnika fejlesztésében. Sokat, de nem eleget. A valóság ugyanis az, hogy a forgalomtechnikai eszközök jelenlegi leltárát képező nagy számok voltaképpen csak a tört hányadát képezik az igényeknek. Még 70—80 olyan forgalmas útkereszteződés van a fővárosban, amelynek a jelzőlámpás irányítása nincs megoldva. Az útburkolati jelzésekből is legalább még egyszer ennyi kellene — s az is korszerűbb, időtállóbb, úgynevezett ragasztott változatból. Felül kell vizsgálni és a forgalom reális, napszakonként változó ritmusához kell igazítani a jelzőlámpák programját is. Számottevő rendőri erőt köt le lényegében indokolatlanul és feleslegesen ma a fővárosban a forgalomtechnika elégtelensége. Az „allergiás" útvonalak, kereszteződések és csomópontok baleseti arányszámainál egyre gyakrabban mutatható ki nagyon egyértelműen (adott esetben a hibás emberi magatartás mellett) az út rossz állapota, a jelzőtáblák hiánya vagy rossz elhelyezése, és számtalan egyéb, alapvetően forgalomtechnikai hiba. Az ilyen „allergiás gócok" pedig tovább már nem tarthatók fenn. Az természetes, hogy a várható roppant nagy ütemű hazai motorizációs fejlődéshez távlatban a gyorsforgalmi autópályákat, többszintű csomópontokat már most tervezzük, és azokat rendre meg is fogjuk valósítani. Ezek a nagy beruházások csak most tűnhetnek esetleg félelmetesen nagynak, hiszen mire elkészülnek, a forgalom is hozzájuk fog nőni. Éppen ezért természetes és jogos igény mindenki részéről az is, hogy többet kell foglalkoznunk a ma és a közelholnap közlekedési körülményeinek javításával. Mind több és korszerűbb forgalomtechnikai berendezést és biztonságos közlekedést szolgáló eszközt kell sorompóba állítanunk. Már ma!

**DR. NAGY ERVIN**, a Városi Közlekedési tagozat titkára ugyancsak érzékletes számadatokkal — milliárdokkal — igyekezett bizonyítani, hogy népgazdaságunk mind többet és többet áldoz fővárosunk közlekedésének javítására. Sőt, ugrásszerű jobbá formálására. És erre egy ugyancsak érzékletes példa miatt nagy szükség is van: a századfordulón Budapest közlekedési szervezettségével, s nem egy országot megelőző közlekedési újdonságaival példa nélkül állt Európában. És ezt követően ez a példátlan lendületet vett fejlődés hirtelen és hosszú évtizedekre megtorpant. Más országok nemcsak megelőztek, hanem messze túl is szárnyaltak bennünket. A jövő közlekedését formáló nagy elképzelések mellett tehát nagyon nagy és messzire visszanyúló az a lemaradás, amit most be kell majd hoznunk. De erre — ha az egyéb feltételek sora és az emberi hozzáállás is elősegíti — megvan a garancia: száz év alatt nem kapott annyit Budapest a közlekedésfejlesztésre, mint most, a negyedik ötéves tervben. És ezt a nagy lehetőséget minden egyes szakterületen úgy kell majd felhasználni, hogy a közlekedésszervezés és a forgalomtechnikai fejlesztés alapvetően az embert szolgálja. Egyszóval, az emberek zavartalan és biztonságos mozgását és nem a járművekét kell elsősorban biztosítani és kielégíteni.

**DR. BÉNYEI ANDRÁS** egyetemi docens a jelzőlámpás forgalomirányítás fontosságára és a lehetőségeinek jobb kihasználására hívta fel a figyelmet. Lándzsát tört amellett, hogy már most, egységesen olyan forgalomirányító berendezéseket használjunk, illetve terjesszünk el, amelyek később bekapcsolhatók lesznek egy még korszerűbb elven működő központi forgalomirányító rendszerbe is. Nagyon fontosnak tartotta, hogy a sajtó, a rádió, a tévé a közvéleményt tájékoztassa arról, hogy az „egyszerű közlekedők", tehát a gyalog és a motorizáltan közlekedők együtt értve, legalább alapjaiban értsék az egyes forgalomtechnikai berendezések működését és rendeltetését. És ne beszéljünk a jelzőlámpák összehangolt működését elősegíteni hivatott szakmai törekvések kapcsán a „zöldhullámról". Ezt egyébként még sehol sem valósították meg, s az ilyen remények keltésével esetleg rossz irányba hangoljuk a közvéleményt.

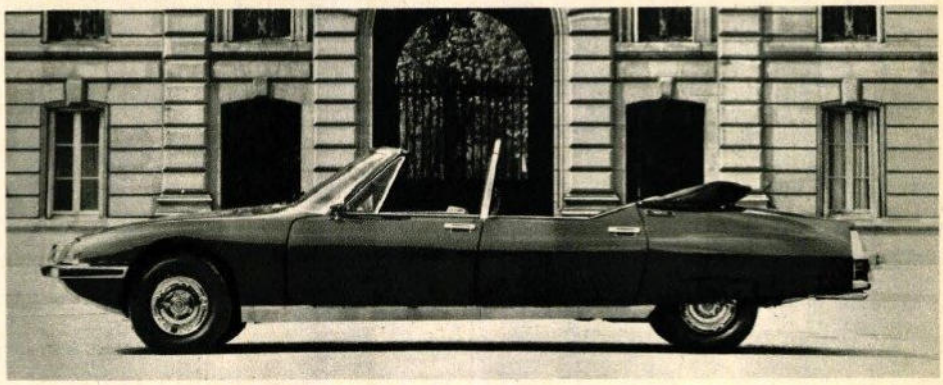
**BERCZIK ANDRÁS** okl. mérnök a forgalomtechnikai berendezésekről szólva, kiváltképpen a lámpák, a táblák, az útburkolati jelzések és egyéb, a forgalom biztonságát és zavartalanságát biztosítani hivatott közlekedési eszközök kialakításának és elhelyezésének javítását szorgalmazta. Minthogy az ilyen jelzések létezése vagy minősége közvetlenül az életkérdéssel hozható összefüggésbe, nyomatékosan felhívta a figyelmet: az eddigi hibák — nemegyszer életbe kerülő hibák — a beruházási feszültségre, bürokratikus és túlhaladott pénzügyi keretszabályra vezethetők vissza. Éppen ezért a közlekedésbiztonsági eszközöket az úthálózat üzemviteli költségeiként kell értelmezni és kezelni. Utalt arra, hogy ha áradás van, soha nincs financiális probléma: az egész ország összefog, hogy az elemi csapást megfékezze, további terjedését meggátolja. És minden emberi erőt, anyagot és pénzt gyorsan, rugalmasan elő tudunk teremteni erre. Ezt természetesnek vesszük. De nézzünk ki az utcára! Ott is egyfajta áradás veszélyét tapasztalhatjuk. A fenyegető forgalmi áradást csak úgy tudjuk megfékezni, egy kijelölt mederbe terelni, ha olyan harci taktikát alkalmazunk, amelyet az elemi erők támadásaival szemben már természetesnek tartunk. És természetesnek kell tartanunk, hiszen ebben a felfogásban életet és vagyont menthetünk meg...

A korreferensek beszámolói után **dr. Koller Sándor, dr. Szabó Dezső, dr. Major István, dr. Hunyadi Károly, Márfay Tibor** és **dr. Gál József** szólt hozzá a vitaindító előadáshoz — valamennyien értékes észrevétellel, javaslattal.

**(almássy)**

Összesen két ilyen fémes-szürke színű kocsi került ki eddig a francia Henri Chapron karosszéria-műhelyéből. Ezek a Citroën SM típusú szerkezeteket és a speciális Cabriolet-felépítményt viselő autók Pompidou elnök, illetve a kormányzat rendelkezésére állanak. Május közepén, amikor az angol királynő Párizsba látogatott, már előállhattak a Maserati V/6-os motorral hajtott, hidropneumatikus rugózású kocsik. Az eddig csak kétajtós kupé-kivitelnél ismert SM-vonalak igen jól érvényesülnek a négyajtós nyitott, illetve vászontetővel fedhető karosszériával is, amikor is a teljes kocsihossz nem 489,3, hanem 560,3 cm. A 2670 cm³-es, négy OHC vezértengelyes motor 5500 fordulatnál ad 170 lóerőt, de egy ilyen jellegű kocsinál több szó esik a beépített klímaszabályozó, a telefon és a rádió működéséről, mint az ötfokozatú váltóval ellátott reprezentatív modell végsebességéről

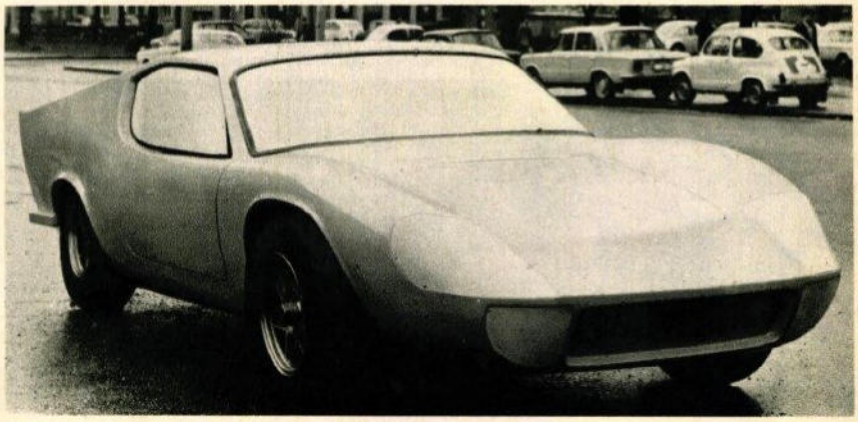




# Képes hiradó

Nem hétköznapi megoldás az olasz Bertone terve sem az új formájú ülésekről, amelyeket ugyan nem kifejezetten az autóipar mostani típusaihoz ajánl. Arra viszont lehet számítani, hogy valamelyik prototípus már a közeljövőben felidézi ezt a tervet, amely sok évtizedes tapasztalat, no meg a biztonsági követelmények, anatómiai vizsgálatok ismeretében formálódott ilyenné. Sportos klubfotelnek is nevezhető az efféle összeállítás, amelynek jellegzetes elemét külön kép is mutatja





Ez is egy különlegesség, bár a vázszerkezet és a motor nem más, mint egy 1200-as VW mechanizmusa. A mindössze 100 kg súlyú műanyag-karosszériával az idei Belgrádi Autószalonon szerepelt ez a 130 km/óra végsebességű sportkocsi. Tudósítónk, a Novi Sadi Rádió autósrovatának vezetője, Nagy Nándor, még azt is megemlíti, hogy a 430 cm hosszú, 166 cm széles kocsi születését a Ljubljanában megjelenő autós szaklap szerkesztősége kezdeményezte, és arra számítanak, hogy nem marad csupán kiállítási minta a sokaknak tetsző kétüléses kupé

# AUTÓSOKNAK

## MÉG EGY LEVÉL A NYILVÁNTARTÁSI IDŐRŐL

Az egyik levél, amely lapunk április 6-i számában jelent meg, Leninvárosból érkezett, és feladója több mindent kifogásolt. Úgy véltük, jogos volt panasza, hogy amikor Zaporozsec kocsijához a régi, ismert budapesti Autóker-üzletben próbált vásárolni alkatrészeket, és csak ott, az épület falán olvashatta a címváltozást. Az új címre viszont öt perccel zárás után érkezett, de annak sem örült, hogy egy ilyen jellegű üzletet már du. 3-kor bezárnak, sőt délelőtt 10 óra előtt nem is nyitnak ki. Ami pedig végleg nem tetszett: a mintegy 10—15-féle alkatrészből akkor sem kaphatott volna sokat, ha időben jut el a korán záró fióküzletig.

A magunk morgását rövid kommentárként fűztük a leközölt levélszöveghez, megjegyezve, hogy tudomásunk szerint maguk az Autóker dolgozói sem tartják szerencsésnek a 10 órás nyitást és a 15 órás zárást.

És hogy ez mennyire így van, igazolja egy másik levél, amelyet május 5-i keltezéssel az *Autóker* igazgatója, *Kincses Endre* írt alá és juttatott el hozzánk. Természetesen a szerkesztőségünkhöz címzett válaszlevelet is közöljük:

*„Hivatkozással az Autó-Motor április 6-i számában megjelent cikkre, Bojtor István leninvárosi autótulajdonos észrevételeivel kapcsolatban az alábbiakat közöljük:*

*Vállalatunk részéről intézkedés történt, hogy a napilapokban a t. gépkocsi-üzembentartók tudomására hozzuk, hogy kiskereskedelmi szaküzleteink az átszervezés folytán milyen címen találhatók meg, illetve melyik kocsitípushoz hol árusítják az alkatrészeket, szerelvényeket.*

*Vállalatunk nevében elnézést kérünk a történtekért Bojtor Istvántól, bár a szóban forgó üzlet vezetőjének közlése szerint a raktárkészlettől függően udvariasan elégítették ki az igényét.*

*Az üzlet nyitvatartási idejének rendezése már folyamatban volt, és május 2-tól meg is változott. Örömmel közölhetjük, hogy azóta hétfőtől péntekig 10 és 17 óra között, szombaton 9—14.30 között tartanak nyitva.*

*A többi kiskereskedelmi üzleteink vonatkozásában is megtettük a további intézkedéseket, hogy a jelenlegi nyitvatartást meghosszabbítsuk és üzleteink a legnagyobb készséggel álljanak vevőink rendelkezésére, és a vásárlókat messzemenően ki tudják elégíteni."*

•

Mindenekelőtt köszönjük az Autóker igazgatójának válaszát, az intézkedést, és reméljük, hogy az autósok mind a nyitvatartási időkkel, mind az alkatrészellátással egyszer majd meg is lesznek elégedve...

## KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, JÚNIUS 16-ÁN

| | |
|---|---|
| **MOSZKVICS** | 28 572 |
| **MOSZKVICS Kombi** | 420 |
| **POLSKI-FIAT-1300** | 8 241 |
| **POLSKI-FIAT-1500** | 3 151 |
| **SKODA** | 29 102 |
| **SKODA Sport Coupé** | 48 |
| **TRABANT Limousine** | 40 279 |
| **TRABANT Kombi** | 5 194 |
| **TRABANT Hycomat** | 748 |
| **WARTBURG Limousine** | 17 981 |
| **WARTBURG de Luxe** | 14 186 |
| **WARTBURG de Luxe tolótetős** | 348 |
| **WARTBURG Tourist** | 1 900 |
| **ZAPOROZSEC** | 4 547 |
| **ZSIGULI (Budapest)** | 11 857 |
| **ZSIGULI (Debrecen)** | 7 247 |

## AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

**JÚNIUS 25.**
Debrecen
Érd
Kecskemét
Komárom
Miskolc
Nyíregyháza
Siófok
Szeged
Zalaszentgrót

**JÚNIUS 29., csütörtök**
Eger

**JÚLIUS 2.**
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunfélegyháza
Kiskunhalas
Körmend
Kunszentmiklós
Mátészalka
Miskolc
Nyíregyháza
Pécs
Szeged
Szentes
Székesfehérvár

**JÚLIUS 9.**
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Kalocsa
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

**JÚLIUS 10., hétfő**
Dabas

**JÚLIUS 12., szerda**
Szentlőrinc

## MUTATÓS ÖTLET

Bognár József — Győr, Szabolcska u. 14. — küldte ezt a fényképet a Zsiguliról, amelyet Debrecenben látott. Amint írja, megtetszett a kocsi rácsozatába ágyazott, viszonylag védett elhelyezésű két pótfényszóró — valószínűleg halogén-lámpák —, és úgy véli, mások is hasznosíthatják az ötletet. Megköszönve fáradozását, szívesen tolmácsoljuk javaslatát, mert valóban mintaszerű így a két pluszlámpa beépítése.




## A MAGYAR AUTÓKLUB HÍREI

### PALÓC AUTÓSTALÁLKOZÓ JÚLIUS 14—16.

Az Autóklub balassagyarmati szervezete a **Palóc Nyár '72** rendezvénysorozatban szervezi meg a Palóc Autóstalálkozót. **Jelentkezési határidő: július 9.** Cím: Autóklub, Balassagyarmat, Óváros tér 11. A találkozó célja megismertetni az autós turistákkal magát a történelmi várost és a palócföld történelmi, irodalmi emlékeit, nevezetességeit. A találkozó első napján ismerkedési est lesz a balassagyarmati Ipoly étteremben, a második napon kirándulásokat szerveznek Nógrád megye szép tájaira, Szécsénybe, Hollókőre, Rimócra. Megtekintik a Palóc Múzeumot, s az irodalmi séta Csesztvére és Horpácra vezet. Este a szabadtéri színpadon lesz a Locomotív GT — Zalatnay Sarolta koncertje. Július 16-án, vasárnap délelőtt a balassagyarmati sportpályán ügyességi verseny, majd díjkiosztó. Szállást csak előzetes jelentkezés alapján tudnak biztosítani a balassagyarmati Ipoly szállóban (személyenként, éjszakánként 50 Ft), vagy a kempingben saját sátorral 15 Ft, turistaszálláson 25 Ft.

### VETERÁN AUTÓK CSONGRÁDON

Az Autóklub Csongrádi városi csoportja augusztus 12—14. között rendezi meg a **Csongrádi Napok** keretében a veterán autók II. hazai és meghívásos nemzetközi baráti találkozóját. Jelentkezés 1945 előtti típusú kocsival. (Külföldi résztvevők számára követelmény az 1930 előtti típus.)

**A találkozó programja:** augusztus 12-én, szombaton délben fogadják a résztvevőket a csongrádi Dózsa György téren. 16 órakor ünnepélyes megnyitó, 17 órakor a veterán autók parádéja, autós szépségverseny, korhű jelmezek versenye, 19 órakor közös baráti vacsora. Vasárnap délelőtt játékos autós ügyességi versenyek veterán és modern kocsik részére. Este díjkiosztó és vízikarnevál a Tiszán. Hétfőn sétahajózás, horgászás. **Szállásul** a köröstorki festői környezetű elsőosztályú kempinget ajánlják, közvetlenül a Tisza partján.

Részvételi díj személyenként 20 Ft, az autós kempingben a Klub tagjai 20% kedvezményt kapnak. Nevezési díj a 12-i veteránautós parádéra (autós szépségverseny, az utasok korhű jelmezes versenye) kocsinként 30 Ft, a 13-i ügyességi versenyre 30 Ft, a 12-i közös vacsora személyenként 30 Ft, a 14-i program személyenként 60 Ft. A találkozó programjában való részvételt csak előzetes jelentkezéssel tudják biztosítani. **Jelentkezni lehet július 15-ig,** a költségek átutalását legkésőbb: július 20. Magyar Autóklub Csongrád, Dózsa György tér 14.

A napokban ismét volt alkalmunk, hogy az Országos Gumiipari Vállalat vezetőitől tájékoztatást kapjunk a személyautók gumiabroncs-ellátásáról.

Kezdjük azzal, hogy az OGV ma a személyautókhoz szükséges köpenyek mintegy 30 százalékát tudja hazai gyártásból adni, míg a többit importból. Kétségtelen, hogy az utóbbi időben könnyebben lehet gumikhoz jutni, bár bizonyos típusokhoz továbbra is előjegyzés, illetve hosszabb-rövidebb várakozás után lehet csak kapni a megfelelő méretű, fajtájú abroncsokat. Jelenleg mintegy 4000—5000 igénylést tartanak nyilván, de várható, hogy az idei megrendelőket már hiánytalanul kielégítik.

Ma már gyakran újság- és rádióhirdetések ajánlanak különféle kocsikhoz hosszú ideig nélkülözött gumikat. Most például minden *Trabant* típushoz, azután *Wartburg—311, Skoda S—100, MB—1000, Moszkvics—402, 403, 407, 423, Renault—10 és 16,* régebbi *Opel Rekord* és *Kadett* (6,00—12), *Volkswagen—1200, 1300, 1500, Austin* és *Morris Mini* (5,20—10 tömlő nélküli), *Mercedes—200, 220, 230—S, Peugeot—403, 404,* valamint *Ford Escort* modellekhez raktárról lehet kapni különböző gyártmányú gumikat. Bővítik az eladási hálózatot is.

Igen hasznos segítségnek tartjuk a most összeállított OGV-táblázatokat, amelyekből részben az tűnik ki, hogy a nálunk gyakori kocsitípusok gyárilag milyen méretű, milyen jelzésű gumiabroncsokkal kerülnek forgalomba, illetve könnyen kiolvasható az is, hogy milyen más méretűekkel helyettesíthetők. Tanácsként, megjegyzésként csupán annyit, hogy az eredeti méretű helyett ajánlott gumiabroncsok csak párban használhatók, tehát vagy az első vagy a hátsó tengelyre szerelve.

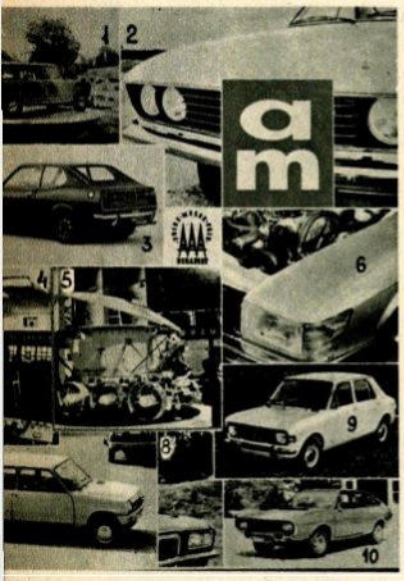


# Gumikról és gumiméretekről

| A gépkocsi gyártmánya, típusa | Eredetileg szerelt gumiméretek | Alkalmazható további méretek |
|---|---|---|
| Fiat D, F, Giardiniera | 125—12 | 135—12; 4,40—12 |
| Fiat D600 | 5,20—12 | 5,50—12; 5,60—12 |
| Fiat 850 Limousine | 5,20—12 | 5,60—12; 145SR12; 155SR12 |
| Fiat 850 Coupé, Speeder | 155—13 | 150—13; 165—330; 155SR13; 6,15—13; 6,00—13 |
| Ford Escort 1100 | 6,00—12 | 155SR12 |
| Ford Taunus 17M | 5,90—13 | 6,45—13; 165—13; 6,50—13 |
| Ford Taunus 20M | 6,40S13 | 6,50S13 |
| GAZ Pobeda M20 | 6,00—16 | 6,50—16 |
| GAZ Volga M21-D | 6,70—15 | 7,10—15 |
| Moszkvics 402, 403, 407 | 5,60—15 | 5,90—15; 6,00—15L; 155SR12 |
| Moszkvics 408 | 6,00—13 | 5,90—13; 6,50—13; 165SR13; 165—13; 6,45—13; 6,15—13/155—330 |
| Moszkvics 412 | 6,45—13 | 165SR13 |
| Opel Kadett | 5,50—12 | 5,60—12; 145SR12; 155SR12 |
| Opel Rekord, Olympia 1953-56 | 5,60—13 | 5,90—13; 5,90SR13; 6,00—13 |
| Opel Rekord, Olympia 1957-58-59 | 5,90—15 | 6,45—13; 165—13; 6,50—13 |
| Polski Fiat 125p 1300 | 5,60—13 | 5,90—13; 5,90S13; 6,00—13 |
| Polski Fiat 125p 1500 | 5,60S13 | 5,90S13; 6,45S13; 165S13 |
| Renault 4 | 135SR13 | 135—13; 145—13; 145SR13 |
| Renault 10 Major | 145—15 | 135SR15; 145SR15 |
| Skoda 1000 MB, Skoda S-100 | 155—14 | 5,60—14; 155SR14 |
| Skoda Spartak 440, 445 | 5,50—15 | 5,90—15; 6,00—15L |
| Skoda Octavia, Octavia Super Felicia, Octavia Combi | 5,90—15 | 6,50—15L; 165—15; 165SR15 |
| Trabant, P50, 500, 600, 600 Combi, 601, 601 Combi | 5,20—13 | 5,50—13; 145—13; 145SR13 |
| VAZ-2101 (Zsiguli—Lada) | 6,15—13 | 5,90—13; 6,00—13; 155—13; 165—13; 6,45—13; 155—330 |
| Volkswagen 1200, 1300 | 5,60—15 | 5,90—15; 6,00—15L 155SR15; |
| Wartburg 1000 De Luxe 353, St. L 353 | 6,00—13 | 5,90—13; 165—13; 6,45—13; 165SR13 |
| Wartburg 1000 Lim., 1000 De Luxe 311 | 5,90—15 | 165—15; 165SR15; 6,85—15/165—15 |
| Warszawa 201, 203, M20, M200, 223 | 6,40—15 | 6,70—15 |
| Zaporozsec ZAZ-906 | 6,15—13 | 5,90—13; 6,00—13; 165—13; 6,45—13; 155—13; 155—330 |
| Zastava 750 | 5,20—12 | 5,50—12; 5,60—12; 145SR12; 155SR12 |

| Eredetileg szerelt gumiméretek | Alkalmazható további méretek | A kocsi gyártmánya, típusa |
|---|---|---|
| 125—12 | 135—12; 4,40—12 | Fiat D, F, Giardiniera |
| 5,20—12 | 5,50—12; 5,60—12 | Fiat D600 |
| 5,20—12 | 5,50—12; 5,60—12; 145SR12; 155SR12 | Zastava 750 |
| 5,50—12 | 5,60—12; 145SR12; 155SR12 | Fiat 850 Limousine, Opel Kadett |
| 6,00—12 | 155SR12 | Ford Escort 1100 |
| 5,20—13 | 5,50—13; 5,60—13; 145—13; 145SR13 | Trabant P50 Tr, 500, 600, Tr 600 Combi, 601, 601 Combi |
| 135SR13 | 135—13; 145—13; 145SR13 | Renault 4 |
| 155—13 | 150—13; 165—330; 155SR13; 6,15—13; 6,00—13 | Fiat 850 Coupé, Speeder |
| 5,60—13 | 5,90—13; 590S13; 6,00—13 | Opel Rekord, Olympia 1953-56 |
| | | Polski Fiat 125p 1300 |
| 5,60S13 | 5,90S13; 6,45S13; 165S13 | Polski Fiat 125p 1500 |
| 5,90—13 | 6,45—13; 165—13; 6,50—13 | Ford Taunus 17M, |
| | | Opel Rekord, Olympia 1957-58-59 |
| 6,40S13 | 6,50S13 | Ford Taunus 20M |
| 6,00—13 | 5,90—13; 6,45—13; 165—13; 165SR13 | Moszkvics 408 |
| | 6,50—13; 6,15—13/155—330 | |
| 6,00—13 | 5,90—13; 165—13; 6,45—13; 165SR13 | Wartburg 1000 De Luxe 353, St. L 353 |
| 6,15—13 | 5,90—13; 6,00—13; 155—13; 165—13; 6,45—13; 155—330 | Zaporozsec ZAZ-906; VAZ—201 (Zsiguli—Lada) |
| 6,45—13 | 165SR13 | Moszkvics 412 |
| 155—14 | 5,60—14; 155SR14 | Skoda 1000 MB, Skoda S-100 |
| 5,50—15 | 5,90—15; 6,00—15L | Skoda Spartak 440, 445 |
| 5,60—15 | 5,90—15; 6,00—15; 155SR15; 165—15 | Moszkvics 402, 403, 407, Volkswagen 1200, 1300 |
| 145—15 | 135SR15; 145SR15 | Renault 10 Major |
| 5,90—15 | 6,50—15L; 165—15; 165SR15 | Skoda Octavia, Octavia Super Felicia, Octavia Combi |
| 5,90—15 | 6,85—15/165—15 165—15; 165SR15 | Wartburg 1000 Lim., 1000 De Luxe 311 |
| 6,40—15 | 6,70—15 | Warszawa 201, 203, M20, M200, 223 |
| 6,70—15 | 7,10—15 | GAZ Volga M21-D |
| 6,00—16 | 6,50—16 | GAZ Pobeda M20 |

# Visszhang a BNV-ről



Többen is reklamálták, hogy legutóbbi, a Budapesti Nemzetközi Vásár járműújdonságairól összeállított címlapunkhoz nem írtunk részletes szöveget. Igaz, olvasóink ennek ellenére is szinte tévedés nélkül tudták meghatározni, hogy melyik kép melyik modellről készült, de az elmaradt képaláírást most szívesen pótoljuk:

1. VAZ—2102, vagyis Zsiguli—Lada Kombi
2. Opel Manta
3. Fiat—128 Coupé
4. Az Ikarus—250 Super Luxe típus tévékészülékkel
5. A szovjet holdautó modellje
6. Mercedes Benz—350 SL
7. Renault R—5 TL
8. GM Vauxhall Victor
9. Zastava—101
10. Renault—15

A Budapesti Nemzetközi Vásárról adott képes beszámolónkban utaltunk arra is, hogy az ilyen vásárokon sok új kereskedelmi kapcsolat, sok hasznos kezdeményezés születik, és a régi partnerekkel ugyancsak kötnek újabb szerződéseket. Jeleztük, hogy évről évre bővülnek a kooperációs eredményeket bizonyító példák is, amelyeket a kiállítás igen jól szemléltetett. Szóba hoztuk azt is, hogy mind több hazai termék exportjával tudunk bekapcsolódni a világ autóiparába, mint ahogy zárómondatként említettük: a BNV ugyan bezárta kapuit, de addig is, amíg a jövő évben az új területen ismét megnyitják, mind az ipar, mind a kereskedelem, de még a sajtó tevékenységére is erős hatást gyakorol...

Nos, alighogy a Vásár bezárult, a Mogürt által kiadott tömör telex-jelentés már hírül adta a fontosabb tárgyalások tényeit. Olyan tényeket, amelyek feltételezéseink szerint nemcsak az üzletembereket, hanem olvasóinkat is érintik. Ezek a legújabb híradások ugyanis a következő, az 1973-as esztendő export és import vonatkozású adatait említik, amelyek alapvető szerepet kapnak a hazai motorizációban.

Olvassuk hát az 1972. évi Budapesti Nemzetközi Vásárral kapcsolatos Mogürt-összefoglalót:

Az idei BNV kiemelkedő eredménnyel zárult a Mogürt Gépjármű-külkereskedelmi Vállalat számára. Az autós körökben jól ismert 40-es számú vásári pavilonban és annak környékén kiállított járműipari termékek jól szemléltették a közúti járműfejlesztési program keretében gyártott autóbuszokat, teherkocsikat és speciális járműveket. Ugyanitt mutatták be járműveink fődarabjait, a különféle motorokat, mellső- és hátsóhidakat, valamint az autók ápolásához, karbantartásához szükséges ötletes, modern berendezéseket.

A Vásár idején fontos tárgyalások folytak mind a szocialista, mind a tőkés vállalatok képviselőivel, és az 1972—73. évi szállításokra több mint 1,5 milliárd devizaforint értékben jöttek létre szerződések.

A Vásár legnagyobb értékű kötését a Mogürt a *szovjet Avtoexport Külkereskedelmi Vállalattal* hozta létre, több mint egymilliárd devizaforint értékben. A megállapodások keretében 1500 autóbusz exportjára, 33 000 személyautó és 1500 teherautó importjára kerül sor.

*Az NDK* részére 1300 Ikarus autóbuszt adtak el. Ezek között a gyár legújabb típusú, 255, 260 és 280 számozású modelljeit. Az NDK-val még folynak a tárgyalások komplett szervizállomások eladásáról, és ezek előreláthatóan hárommillió rubeles kötést fognak eredményezni. Megegyezés jött létre az NDK-val a Magyarország részére importálandó teherautók típusmegoszlásáról is.

*A Bulgáriával* kötött megállapodások közül kiemelkedik a több mint 600 000 rubel értéket kitevő szervizberendezési cikkekre vonatkozó exportszerződés.

A magas szinten képviselt *román delegáció* kooperációs kérdésekről folytatott tárgyalásokat. Ezek során a Mogürt Romániával már szerződést írt alá közel 700 000 rubel értékű alkatrészekre, szervizberendezési cikkekre, és előkészítették 50 csuklós-autóbusz, valamint 25 magyar dömper eladását.

A nagy érdeklődésre jellemző, hogy a *lengyel partnervállalatnak* a korábbinál több darabról szóló autóbusz-megrendelését a korlátozott gyártási kapacitás miatt nem lehetett teljes mértékben kielégíteni. Végül is 50 db Ikarus 556-os típus 1973. évi és 15 Ikarus 255-ös busz idei szállítására jött létre szerződés. További szerződéseket készítettek elő 200 különleges tehergépkocsi jövő évi lengyelországi exportjára. Továbbá 10 000 magyar gyártmányú indítómotor eladására valószínűleg a Poznani Vásáron történik végleges megállapodás. Lengyelországból pedig közel 300 000 rubel értékben garázsipari berendezések és 1,3 millió rubel értékben különféle kooperációs termékek kerülnek hozzánk.

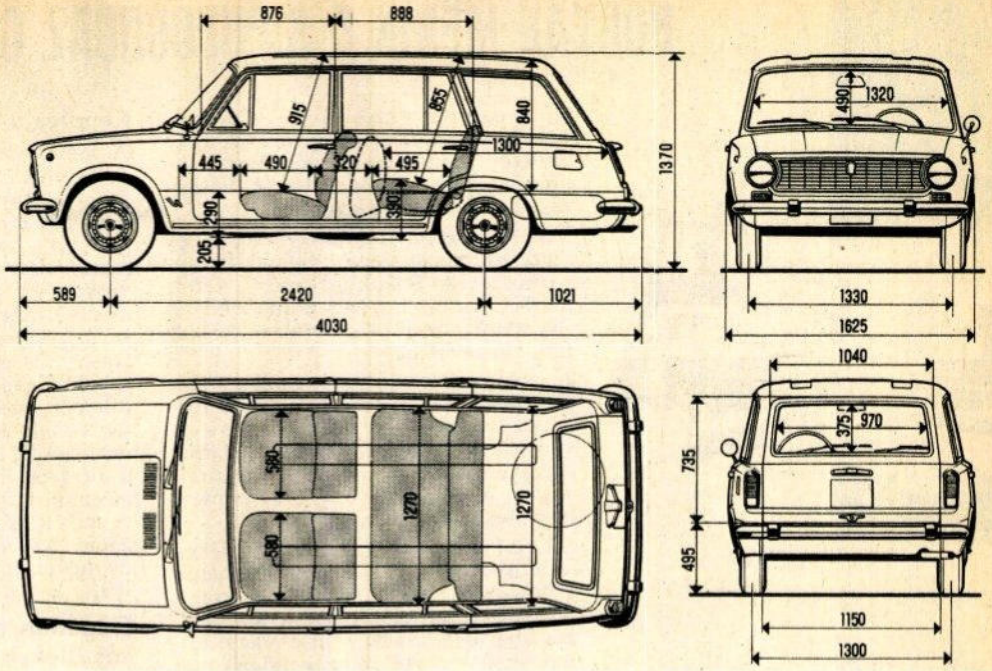
*A jugoszláv partnervállalatok* elsősorban a Csepel Autógyárral, a Magyar Vagon- és Gépgyárral folytattak kooperációs vonatkozású tárgyalásokat. Eredményt jelent a Zastava kocsikat érintő vámkedvezmény, amely előreláthatólag lehetővé teszi a kölcsönös szállításoknak — illetve a Zastava—750 típus további importjának — megindulását.

*Csehszlovákiából* többek között 35 Tatra autódarut vásárolt a Mogürt, és jelentős mennyiségű autótartozékot adott el.

*A tőkés üzletkötések* közül kiemelkedik a *Jemen* részére szállítandó tehergépkocsik több mint félmillió dolláros szerződése.

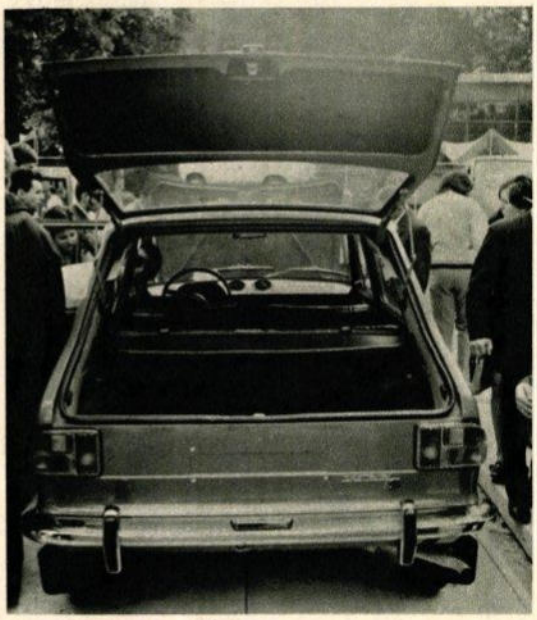
Az autóipari kiállítás reprezentatívan mutatta be az iparág fejlődését. Jelezte ezt az Ikarus 190-es autóbusz által nyert Vásári Nagydíj, a Csepel 564-es modell, valamint a Csepel Vas- és Acélöntödében készült Rába—MAN forgattyúházöntvény vásári díja. A BNV-n lebonyolított tárgyalások, programok közül kiemelkedett a százezredik, NDK-ból exportált személygépkocsi átadásával kapcsolatos ünnepség...

A BNV-n először bemutatott VAZ—2102 rendkívüli érdeklődést keltett, és az emberek persze többnyire arra kíváncsiak, hogy mikortól és milyen áron érkezhet hozzánk ez a kombi-Zsiguli. Nem kevesebb kérdést kaptunk arra vonatkozóan, hogy milyenek a kocsi főbb méretei. A rajz — a méreteket illetően — megfelelő válasznak tekinthető. Az import és az ár vonatkozásában viszont még csak azt tudjuk, hogy 1973-ra 27 500 Zsiguli szállítására van Mogürt-megállapodás, de hogy ebből mennyi lehet a kombi és az mennyibe kerül majd, arra még a Merkurnál sem tudnak felelni, mert tovább folynak a tárgyalások



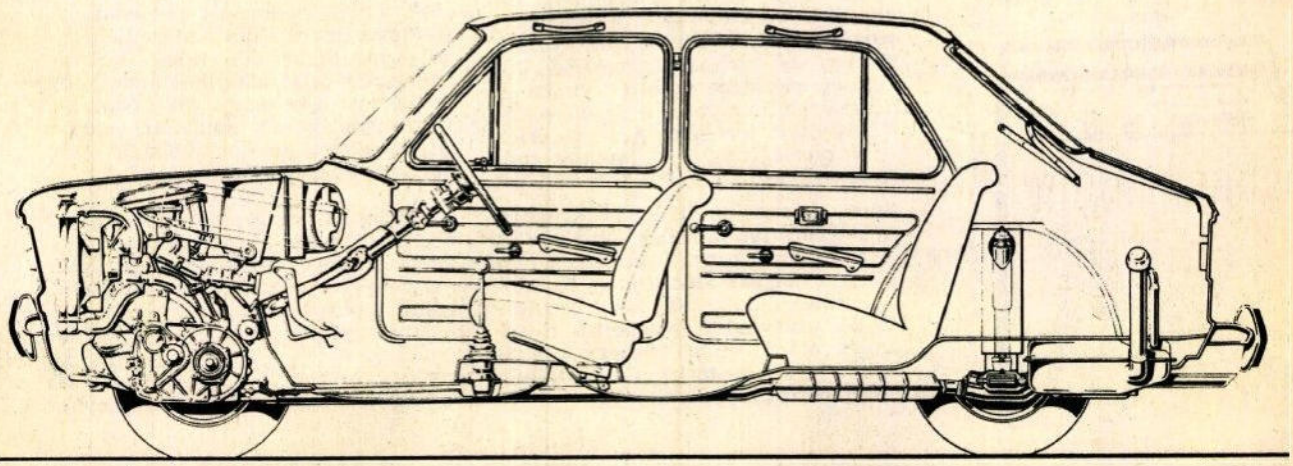



Ugyancsak sláger volt a jugoszláv újdonság, a Zastava—101, amely ugyan megegyezik a Fiat—128 szerkezeteivel, de az olasz modellnek nincs ilyen ötödik ajtaja. A Zastava-gyár Kutatási és Fejlesztési Intézete tervezte ezt az ötletes és csinos hátsó megoldást. A 101-est április 25-től már sorozatban gyártják, de ebben az évben még biztosan nem importáljuk

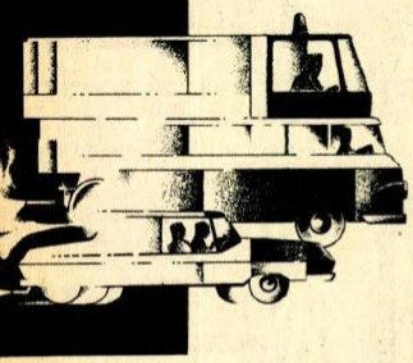


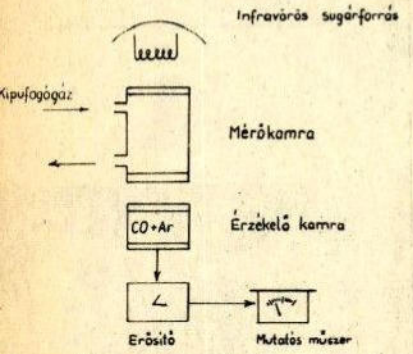


A Zastava—101-ről készült rajz jól mutatja az 1116 cm³-es, 55 lóerős motorral épített kocsi szerkezeti elrendezését. A tengelytáv 2449, a teljes hossz 3836, a magasság 1372, a legnagyobb szélesség 1590 mm. A nyomtáv elöl 1304, hátul 1300 mm

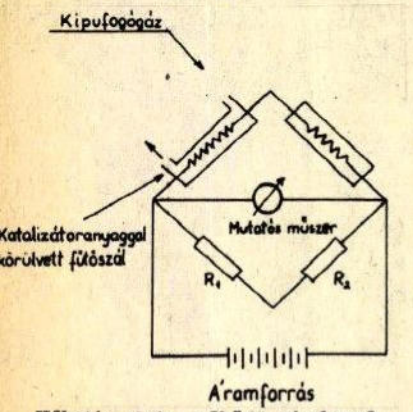


# HOGYAN MÉRIK A KIPUFOGÓGÁZ ÖSSZETÉTELÉT?






**Infravörös sugárzás elvén működő gázelemző**




**Hőhatás elvén működő gázelemző**

**Az NDK-ban gyártott „Abgas-Infralyt" készülék**



A levegőszennyezés elleni világküzdelem, valamint a gépjárművek gazdaságos üzemeltetése megköveteli a kipufogógázok összetételének műszeres vizsgálatát.

Már számos javítóműhelyünkben és szervizállomásunkon megtalálhatók e műszerek. Sokakban merül fel a kérdés: vajon hogyan működnek az ilyen, ma még kissé misztikusnak tűnő készülékek?

A gépjárműmotorok vizsgálatának szempontjából a kipufogógázt elemző műszerek — teljesen önkényesen — két csoportra oszthatók: az egészségre ártalmas alkotókat és a kipufogott, el nem égett alkotókat mérő készülékek csoportjára.

Az első csoportba tartozó készülékek célja nyilvánvaló; megismerni, menynyire szennyezi a vizsgált motor a levegőt, eldönteni, hogy a szennyezés mértéke alatta van-e vagy túllépi-e az egyes országokban már megszabott normákat.

A második csoport műszereinek rendeltetése a helyes üzemanyag-levegő arány beállítása, a motor gazdaságos üzemének ellenőrzése.

Az alábbiakban csak néhány kipufogógáz-összetevő mérésére (az átlagos kipufogógáznak mintegy 30 összetevője van!) és csak három mérési elvre fogunk kitérni.

A korszerű műszerek a gázoknak valamilyen tisztán fizikai, vagy fizikai és kémiai tulajdonságának mérésén alapszanak.

## Szénmonoxid-elemző

A kipufogógáz szénmonoxid(CO)-tartalmának mérésére többnyire a szénmonoxid-gáz infravörös sugárzáselnyelő képességét használják ki.

A műszer infravörös sugárforrásból, mérőkamrából és érzékelőkamrából áll. A sugárforrásból kibocsátott infrasugárzás hatására az érzékelőkamra belső terének hőmérséklete adott szinten van. Amennyiben a mérőkamrán kipufogógázt vezetnek keresztül, a kipufogógáz CO-összetevője a reá jellemző hullámhosszúságú infravörös sugarakat elnyeli. Ezáltal kevesebb sugárzási energia éri az érzékelőkamrát, így belső terének hőmérséklete csökken. A hőmérséklet csökkentése a kipufogógáz szénmonoxid-tartalmával arányos. A gázelemzést tehát hőmérsékletkülönbség mérésére vezették vissza. A hőmérsékletkülönbség érzékelése villamos úton történik. A mért érték — gázkoncentráció — mutatós műszeren olvasható le.

Ilyen műszer az NDK gyártmányú *Abgas-Infralyt* készülék, amelyet itt rajzon bemutatunk. Ilyen elven működik a magyar Műszeripari Kutatóintézetben kidolgozott, sokoldalú *Inframik* elnevezésű gázelemző. E készülék alapul szolgálhat egy kimondottan a kipufogógáz CO-tartalmát mérő készülék kialakítására.

## Kéndioxid-elemző

A kéndioxidot ($SO_2$) elemző műszer egyik mérési elve az, hogy megfelelő reagens folyadék villamos vezetőképességét mérik. A reagens folyadéknak a benne elnyelt kéndioxid mennyiségétől függően változik a vezetőképessége. Ezzel a mérési módszerrel már igen kis szennyezettség is megbízhatóan mutatható ki.
Ilyen műszerrel szervizeink még nem rendelkeznek, csak néhány KÖJÁL-állomás méri a levegő kéndioxid-tartalmát. A szennyező források felderítése (ide tartozik a gépjármű is), a források szennyező hatásának megállapítása folyamatban van.
A másik csoportba tartozó műszerek zöme az égéshő mérésén alapuló, úgynevezett hőhatás-típusú készülék.

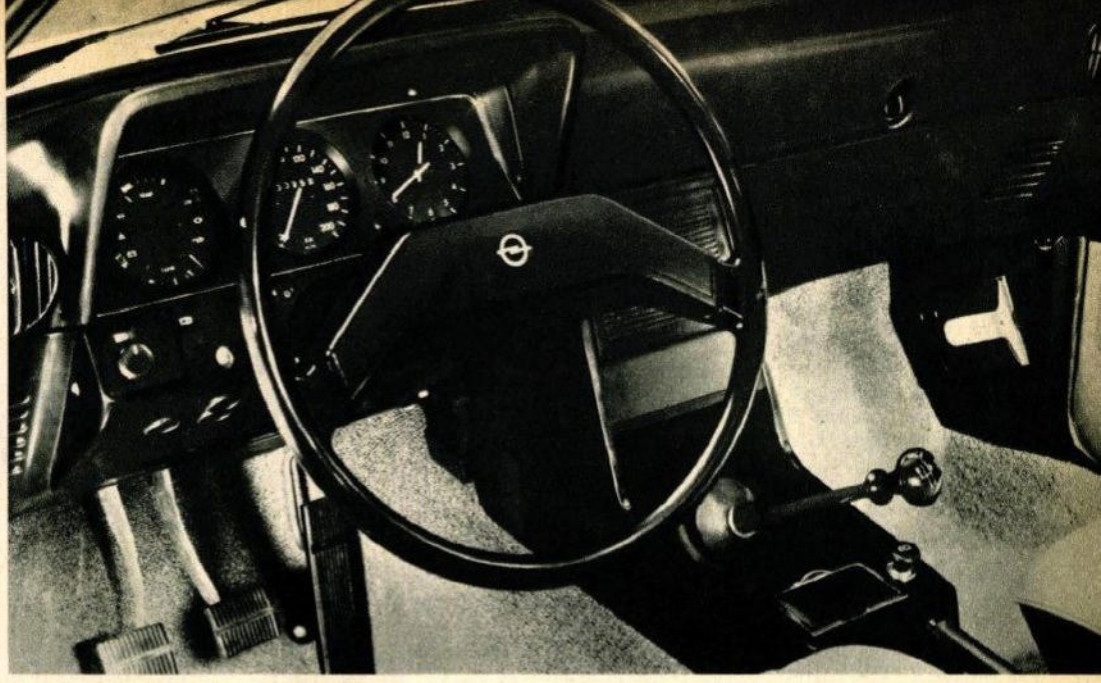
## Elégetlen alkotókat mérő készülékek

A motor gazdaságos üzemelése szempontjából döntő kérdés annak megállapítása, hogy mennyi elégetlen termék, CO, $SO_2$, szénhidrogén stb. távozik a motorból. (A szénhidrogének a szénből és hidrogénből álló vegyületek.) Itt közömbös, hogy az egyes szénhidrogének — pl. hexán, heptán, oktán — milyen térfogatszázalék-arányban vannak jelen, hanem azok összességét kell ismerni. Kézenfekvő módszer az elégetlen, de éghető termékeket elégetni, az elégetéskor felszabaduló égéshő hatására bekövetkező hőmérsékletnövekedésből következtetni az elégett alkotók mennyiségére. Az elégetés általában katalizátor (a kémiai átalakulást, itt az oxidációt elősegítő anyag) jelenlétében történik. A gázelemzést tehát ebben az esetben is hőmérsékletkülönbség mérésére vezették vissza.
Ilyen elven működik az Elkon S—100 műszerpadba szerelt magyar gyártmányú *Elkon S—105* típusú gázelemző.
Itt jegyezzük meg, hogy e mérési módszer felhasználható robbanásveszély előrejelzésére is. Akkumulátortöltő helyiségekben például a töltés folyamata során felszabaduló hidrogéngáz, vagy egyes fényezőműhelyekben az oldószer-gőzök a levegőbe jutva robbanást okozhatnak. A Műszeripari Kutatóintézetben kidolgozott *Signalmik* típusú robbanásveszély-jelző alkalmas arra, hogy gyúlékony gáz vagy gőz olyan kis koncentrációjának jelenléte esetén adjon jelzést, amikor robbanás még nem következhet be.

A leírtakkal érzékeltetni kívántuk, hogy a modern gázelemzők megalapozott elven működő megbízható műszerek, és a műszeres motorvizsgálat kipufogógáz-elemző művelete valamennyiünk érdekében történik.

**Fischer László**
okl. gépészmérnök
Műszeripari Kutatóintézet

# OPEL-PRÓBA





Egy ugyanilyen Opel Rekord típusról, amelyről itt többen is elmondják véleményüket, ez év elején írtunk már néhány sort, és be is mutattunk néhány képet. Ez a modell ma még újdonság, hiszen januárban született, februárban közöltük először jellemző adatait, és április közepén tehettük vele az első próbautat. Igaz, csak néhány száz kilométert, néhány óra alatt, de ezt a rövid időt úgy használtuk ki, hogy többen is kóstolgattuk a kocsit. Az AM főszerkesztője, a lap sportrovatának vezetője, majd az autós-szerkesztő vette át a volánt. Az új Rekordot ugyanis londoni tudósítónk hozta Pestre, majd ment vele hazafelé, Frankfurtig. Útjáról is levélben számolt be, és először itt az ő soraival kezdünk.

*— Parancsol egy Coca-Colát? — kérdezte a stewardess, a TWA légitársaság london—frankfurti gépén. — „Nem bánnám — mondtam én szerényen. — De hol a vacsora?" — Vacsora? — mondta igazi és legjobb műmosolyával a hölgy. — Az nincs.*

*Na — gondoltam — ez az út is jól kezdődik...*

*Állt előttem egy 3000 kilométeres szakasz, a Frankfurt—Prága—Bécs—Budapest—Bécs—Frankfurt vonalon. Most déli fél egy, és másnap reggelre várnak Prágában...*

*Az elmaradt légi ebéd után örömmel állapítottam meg, hogy az Opel Sajtóosztálya szerencsére jobban van megszervezve, és ahogy ígérték, a kocsi ott várt a repülőtér előtt. Tisztán, tele extrabenzinnel, a szükséges papírokkal, piros háromszöggel. Egy ötliteres kannában — a pótkerékhez rögzítve, hogy ne zörögjön — külön öt liter üzemanyag!*

*Szóval: ahogyan az a nagykönyvben meg van írva.*

*A kocsi, amit próbára kértem és kaptam, az új Rekord volt. Ezüstöskék, 1900 cm³-es motorral, két ajtóval.*

*És nem azt mondom, hogy nem találtam rajta semmi hibát, de egyet máris le kell szögezni: ez az autó, amely szinte megszakítás nélkül tett meg velem 3000 kilométert, a benzintöltésen kívül semmi gondot nem okozott. Még gumijaiba sem kért frissebb levegőt...*

*Erre mondhatná valaki, hogy: persze, biztosan 90-nél többet nem ment vele. Hát az igaz, hogy nem próbáltam világcsúcsot állítani, de azért visszafelé a délutáni 15 óra 15 perces indulás után a budapesti Pasaréti útról este 22 óra 45-re mégis Münchenben voltam. Így hát nem is nagyon bóbiskolhattam azért.*

*Ebben persze benne van egy félórás megállás Hegyeshalomnál, pénzváltás, egy pár debreceni (ez volt 20 perc), plusz egy másik félóra Bécsben „trafficjam", az úgynevezett lekvár, vagyis egy közlekedési dugó miatt.*

*De visszatérek az út kezdetére, amely Frankfurttól Prágáig eseménytelen volt. Csendes éjszakai, hajnali forgalom és reggel 7-kor már a Hotel Parisban reggeliztem. Az utazás céljáról annyit szeretnék mondani a lap olvasóinak, hogy egy Forma—1 versenygép bemutatásával kapcsolatos kezdeményezésről van szó. Ha elképzelésünk sikerül, akkor a nyár folyamán egy érdekes programot tudunk nyújtani az autósport magyar rajongóinak.*

*Most pedig az új Opelről. Igaz, Prágában annyi volt a kocsi (akkor tartották ott a hokizók VB-mérkőzéseit), hogy az Opelt beraktam az első garázsba és villamosoztam.*

*De sokáig ott sem állt ez a kocsi, amelyet az út során végül is nagyon megszerettem, bár néhány apró furcsasága mégiscsak bosszantott. Például engem zavart, hogy ennél a Rekordnál azt a bizonyos kis gombot, amely egyrészt az ablakmosót indíthatja el, másrészt vizet spricceltet a szélvédőre, nem egy jól elérhető helyre, mondjuk a volán melletti indexkar végére tették. Ezen a kocsin régimódian egy teniszlabdaszerű, lábbal taposandó gumiféle van a kuplungpedál mellett, és az ablaktörlőket is csak egy külön billentyűvel lehet elindítani. A másik bosszantóm a rádió volt, amelynek gombjait*




**Sportos műszerek, sportos váltórúd — a hátramenetbe csak akkor kapcsolható, ha a gomb alatti gyűrűt ujjainkkal felhúzzuk — és merészen ívelt oldalüvegek, a GM híres stilisztájának, Jordan mesternek különleges prototípusairól átvéve**

*csak nagy nehezen lehet elérni, ha az ember be van szíjazva. Márpedig aki az Autobahnon tempózik és nem csatolja be magát, az szerintem nem normális. És az antennának sem örültem, amelynek fémszála újszerűen a szélvédő üvegébe van beépítve. Így a vétel sem lehet olyan tiszta, mint egy igazi antennával — legalábbis én így vélem —, és ha egy kő betöri a szélvédőt, akkor annak pótlása jóval többe fog kerülni, hiszen az üveggel együtt pusztul az antenna is. Különben nem volna rossz az ötlet. Márcsak azért sem, hogy a világ huligánjai ne törjenek le, ne hajlítgassanak meg annyi hagyományos antennát. De ha ezt akarják elkerülni, akkor egyszerűbb megoldások is akadnak...*

*Egy másik apróságot — bár Liener Gyuri, akinek a megbeszélés szerint átadom a szót, nem akarta említeni — én mégis kifogásolok. Szerintem ugyanis az a gyár, amely egy ilyen jó kocsit produkál, a hamutartó elhelyezésére is több figyelmet fordíthatott volna. Én nem vagyok dohányos, de aki igen, annak szinte lehetetlen itt a hamutartót anélkül elérni, hogy a sebességváltó rúdján közben ne verje le a hamut. Arról nem is beszélve, hogy ha a vezető éppen kapcsol, amikor a mellette ülő éppen a hamutartót keresi égő cigarettájával, annak nem lesz jó vége.*

*Én tudok olyan valakiről — igaz, másfajta kocsival —, akivel ez megtörtént...*

*No de úgy gondolom, hogy akik az új Opelre kíváncsiak, már szeretnének másról is olvasni. Bizonyára a sebességről is. Én ugyan gyorsulási időket nem mértem sem nullától százig, sem más régiókban, de az Autobahnon 150—160-as tempóval mentem órákig. Egyszerkétszer 175-ig is felszaladt a mutató, és ezt tapasztalhatták az AM szerkesztői is, amikor a magyar szakaszon tettek próbákat.*

*Nálam a fogyasztás 10—12 liter/100 km volt, sebességtől függően, és ez szerintem igazán nem rossz érték.*

*Végül is az én impresszióim nagyon kedvezőek voltak. Ezen az Opelen semmi sem zörgött, semmi nem esett le vagy ki a helyéről, a kocsi ragyogóan indult és hamar melegedett, vagyis gyorsan érte el a kedvező üzemi hőfokot. Ahhoz persze, hogy úgy vegyük vele a hajtűkanyarokat, mint mondjuk az Opel Manta vagy a GT típusokkal, a Rekord egy kicsit nehéz. Nem is ilyen bravúrokra tervezték. Inkább arra, hogy négy embert a csomagjaikkal akár Európa egyik végéből a másikba gyorsan, csendesen, gazdaságosan és kényelmesen elvigyen. Illetve a városokban napról napra jól lehessen vele autózgatni. Ez a típus ilyen célokra készül, és ezeknek a feladatoknak kitűnően eleget is tesz.*

*Én még külön dicsérem a Michelin új XZ-jelű gumijait és a két kicsiny, de nagyon hatásos ködlámpát, a nagy ablakokat, az üléseket és azt, hogy — mint már mondottam — végül is a 3000 km-es úton csak a tankolással kellett törődnöm. Bár ne kellett volna visszaadnom ezt a kocsit!...*

**Andrew Frankl**

**Az újabb Rekord-típusok egyik elődje, az 1938-as Olympia. Viszonylag keskeny, magas, kisablakos kocsi, amelyből jó néhány még ma is fut. És ilyenkor jól látható, hogy mennyi változáson esett át ez a sorozat, amíg eljutott a mai alacsony építésű, széles, most feltűnően nagy üvegekkel rendelkező stabil Rekordig...**






Vannak autók, amelyekről könnyen lehet lelkesedve írni, és akadnak bizony még olyanok, amelyeknél csak hosszas keresgélés után találhatók különösebben dicsérhető tulajdonságok.

Persze, a mi néhány száz kilométeres ismerkedésünk az új Rekorddal kevés alap arra, hogy komoly véleményt tudjunk mondani. Még a 3000 kilométeres futtatás sem sok, de jó néhány korábbi Opel-modell ismeretében nyugodtan írhatunk kedvező jellemzést erről a legfiatalabb — hivatalosan Rekord II néven kibocsátott — új szériáról.

Az Opel Rekord, illetve az egykori Olympia Rekord több évtizedes múltra tekint vissza. A legutóbbi sorozat pedig, amelyből 1971-ben 211 800 darabot gyártottak, a maga csoportjában a legkeresettebb kocsitípus volt az európai piacon.

Az Opelek motorját mindig is megfelelő erejű, megbízható, hosszú élettartamú, gazdaságos konstrukcióként említhettük. A régi motorépítési receptektől alig-alig kellett eltérnie a gyárnak, ha az újabb évek igényei szerint több és több lóerőt kívántak nyújtani. Tulajdonképpen meglepő újdonságokat más szerkezeteknél sem igen szokott kitalálni, illetve alkalmazni ez a General Motorshoz tartozó cég, bár a GM gyártmányfejlesztési osztályán ma több mint 30 ezer kutató foglalkozik új szisztémák kialakításával.

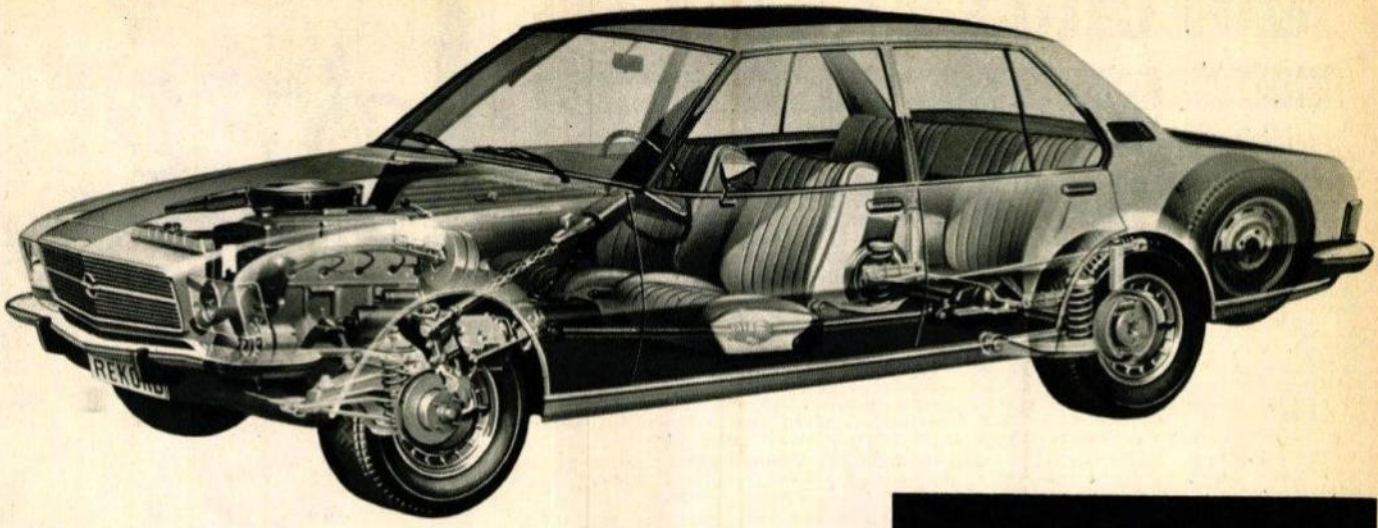
Az Opelnél általában gyakrabban formázzák át a karosszériát, a műszerfalat és az utasteret, mint a gépészeti megoldásokat. Az idők során persze folyamatosan modernizálják a szerkezeteket is, mint ahogy idejekorán tértek át a szelepek felső elhelyezésére, a felső vezérlésre, a rövid löketre, a tárcsafékek, a szervók, a csavarrugók alkalmazására, és a biztonsági kormányrúddal sem késlekedtek.

Ennél a mostani Rekordnál számunkra az volt a legfontosabbnak ítélt tapasztalat, hogy a nagyon csendesen dolgozó motorral, a szinte zajtalan karosszériával most igen bátran lehetett nagy tempóval is fordulni, manőverezni. Igaz, a stabilitást közismerten fokozó Michelin XZ-jelű gumikkal próbáltuk a kanyarvételt, de nem kétséges, hogy a lényeg itt az újjáalakított, öt kitámasztó-, illetve vezetőkarral is kombinált hátsó futóműnek köszönhető.

Márpedig napjainkban a jó úttartás, egy kocsi stabil viselkedése szerintünk a leglényegesebb autós dolgok közé tartozik. Nos, ez az Opel — bár változatlanul a finoman, lágyan futó autók közé tartozik — leszokott elődeinek nem mindig kellemes viselkedéséről, a túlzottan lágy rugózás miatti hintázásról, és arról is, hogy a tempósan vett fordulókban billegjen vagy táncoljon. A lényeg tehát a Rekord II-szériánál, hogy nemcsak a külső változott ízlésesen sportossá, hanem a menettulajdonságok is rászolgálnak az utóbbi jelzőre.

Valóban élvezet volt kipróbálni ezt a klasszikus építésű modern kocsit.

**Liener György**



**NÉHÁNY MŰSZAKI JELLEMZŐ**

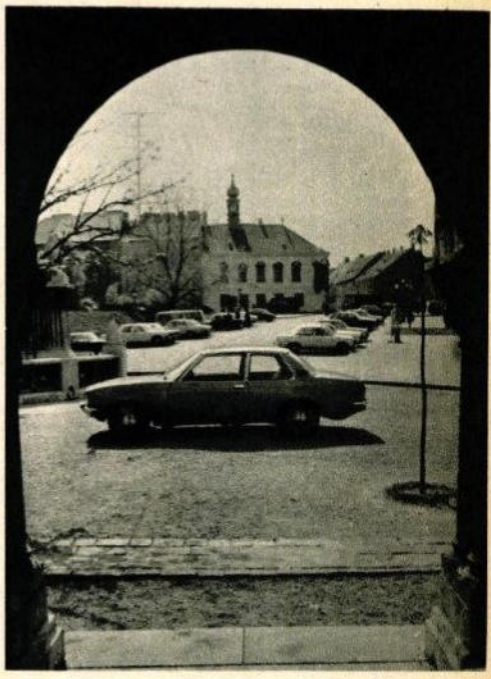
Az a kocsi, amelyiket mi is próbálhattuk, 1,9 literes, SH jelzésű, 1875 $cm^3$-es motorral — a mai legerősebb Rekord-motorral — került ki a gyárból. Ennek furata 93, lökete 69,8 mm, teljesítménye pedig 5200 f/p-nél 97 DIN lóerő. A kompresszióviszony 9,8:1, ami egyben utal arra is, hogy 98-as oktánszámú benzinnel jártunk.
Ugyanilyen karosszériával hozza ki a gyár különben az 1,7, illetve az 1,7—S feliratú modelleket is, amelyeknek motorja kisebb, 1679 $cm^3$-es. Azoknál ugyancsak 69,8 mm a lökethossz, de a furat 88 mm. Az egyiknél 66, a másik 1,7 literes motornál, az „S"-jelűnél viszont 83 a lóerőszám. És amíg az alaptípusnál csak 8,2, a másiknál 9,8:1 a sűrítési arány, éppúgy, mint az általunk próbált 1,9 literesnél.
A három különböző erejű motornál más-más porlasztót is alkalmaznak (Solex és Zenith konstrukciókat), a kocsik villamos berendezése viszont egységesen 12 voltos, 44 amperórás akkumulátorral és nem dinamóval, hanem generátorral, illetve alternátorral működik.

Az erőátviteli szerkezetek közül a tányérrugós kuplungtárcsát, a négyfokozatú, teljesen szinkronizált sebességváltót és az osztott kardántengelyt említjük. No meg azt, hogy az Opel-, illetve a General Motors-hagyományokhoz híven az új típusú Rekordhoz is kialakították a megfelelő automatikus nyomatékváltót.

A mellső futómű szabványos megoldását elég jól mutatja a rajz, és a hátsóhíd leírt rendszerét ugyancsak lehet tanulmányozni a gyári ábrán. Ott látjuk a ferdén vezetett lengő támasztókarokat, a kisebb méretű felső összekötőket és a kereszt irányú torziós stabilizátort.
Elöl tárcsafékek, hátul fékdobok, kétkörös hidraulikus vezetékek, fékerőszabályozó és szervórendszer.

Hátul a 175—14-es pótkerék szomszédságában van a 70 literes benzintank, amelyből ha csak 100-as tempóval hajtottunk, 100 km-re nem kellett több, mint 8 liter. Amikor azonban úgy adjuk a gázt, hogy hamar 140 körül járunk, akkor 12—12,2 liter, míg a 160 feletti utazásnál 16,2 liter a fogyasztás.

Ezek után a kocsi néhány méretéről: tengelytáv 2668, nyomtáv elöl 1427, hátul 1412 mm. A kocsi teljes hossza 4567, szélessége 1718, magassága 1405 mm, illetve az „L", vagyis a képeinken is látható Luxus-kivitelnél néhány mm-rel több a hosszúság és a szélesség, míg a Coupé-változat alacsonyabb, csupán 1385 mm. ( A kétajtós modellek súlya a motortól függően 1065, 1090 kg) Az ötszemélyes kocsi hasznos terhelése 420 kg, fordulóköre 10,8 méter.



**Megfelelő méretre nagyítva, fotókartonon akár postai képeslap is lehetne ez a kompozíció. Autósanziksz, amelynek középpontjában áll az új vonalú modern kocsi — az ősi Budavár egyik terén**



**Textilbevonatú, öblös ülések — jól szerkesztett fotelek — és jól rögzíthető, de könnyen oldható zárral ellátott támla. A jó fogású, párnázott küllős kormánykerék, a középen hagyott kézi fékkar is jellemzője a Rekord II-nek**

(ANDREW FRANKL felvételei és gyári fotók)



**A lágy ívelésű vonalak újbóli divatját is hirdeti ez a modell, amelynek nyújtott, hátsó csomagterében 338 $dm^3$-es rakodóhelyről is gondoskodtak**

# MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

## „IFJÚ GÁRDA" MOTOROS SZAKASZ

A Veszprém megyei Balatonfűzfőn, a NIKE vállalat Ifjú Gárda Klubja mellett működik egy nagyon lelkes túramotoros csoport. A vállalat KISZ-szervezetéhez tartozó, azzal szorosan együttműködő „IFJÚ GÁRDA" motoros szakasznak csupán 16 tagja van, de eredményeik és tényekedésük sokkal jelentősebb ennél. Nevükhöz méltóan képzett és fegyelmezett motorosok valamennyien. 1969-ben alakultak, de igazán csak ebben az évben hallattak magukról. A helyi ünnepségek alkalmával katonás rendben vonultak fel, és látványos motoros bemutatóik érdekes színfoltjai a KISZ-rendezvényeknek.

Az idén úgyszólván a Dunántúl valamennyi politikai eseményén részt vettek motorjaikkal. Koszorúzási ünnepségeken, stafétamenetben vitték a forradalmi lángot, a Béke-stafétát pedig az osztrák határtól egészen Székesfehérvárig hozták. Az Ifjú Gárda motoros-szakasz vezetője Csékei András, akinek foglalkozása mozdonyvezető, és szabad idejének nagy részét egy könnyebb és mozgékonyabb vasparipán — Pannóniáján — tölti. Sokat munkálkodik a klubélet és a túrák megszervezésében, s mindezt a KISZ-szervezet szabadidő-programjával párhuzamosan, azt kiegészítve.

A fűzfői szervezett motorosoknak minden második hét hétfőjén gazdag klubprogramjuk van: műszaki és Kresz-vetélkedők, politikai előadások, játékos ügyességi versenyek.

A KISZ-szervezet és a vállalat vezetősége értékeli és sok kedvezményben részesíti az Ifjú Gárda motorosait. Saját motorgarázsuk van, és jól felszerelt barkácsműhelyükbe most kapnak egy esztergapadot és köszörűgépet.

Túráikra a motorosok a pótülésen mindig visznek magukkal olyan KISZ-tagokat, akiknek még nincs motorjuk, és így ők is élvezhetik a motorozást.

A verőcei motorostalálkozóra is elsőként érkeztek, de úgy, hogy előtte két nappal már elindultak, hogy teljesítsék a Hungária-túra útvonalának egy részét.

A fűzfői motorosok példája még ritka a szervezett motorosok körében. Eredményeik azt igazolják, hogy a KISZ-szervezettel és a vállalattal fenntartott jó kapcsolatok milyen sokoldalúan segíthetik a motorosokat.

**BALOGH ZOLTÁN**

## A VII. CSEHSZLOVÁK MOTOROSTALÁLKOZÓ

Ez évben a Prágától mintegy 70 km-re északra fekvő Doksy községben rendezték a csehszlovák motorosok VII. Országos Találkozóját. A nemzetközinek számító rendezvényen az NDK és a lengyel motorosok nagy számmal vettek részt. A magyarok színeit az Országos Motoros Bizottság és a Hódmezővásárhelyi Motoros klub küldöttei képviselték.

A ragyogó időben tartott találkozó programja lehetővé tette a környék érdekességeinek megismerését.

A tájékozódási és az ügyességi versenyt összevontan rendezték meg úgy, hogy a befutók mért idő után, érkezési sorrendben mentek végig az ügyességi pályán. Figyelmességre utal, hogy a résztvevők gyermekei részére egésznapos foglalkozást szerveztek. Így volt gólyalábas verseny, zsákbafutás, doboz- és célbadobás stb., amit a legifjabb „sporttársak" nagy örömmel fogadtak.

Az OMB képviselői részére a találkozás lehetőséget nyújtott arra, hogy a csehszlovák, lengyel, és NDK-beli vezetőkkel idejében kicseréljék a jövő évi programokat.

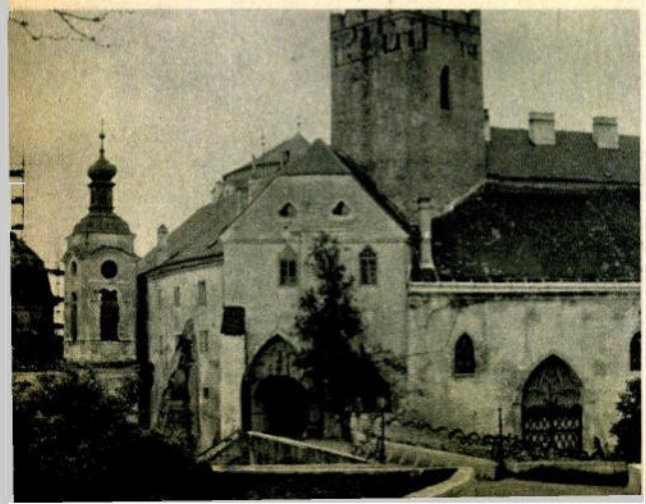
**Gyurák János**

### MOTOROSOK ÉS KEMPINGEZŐK TALÁLKOZÓJA A TÁTRÁBAN

Július 6—9-ig, a Tátralomnic melletti legújabb kempingbe várják a magyar motorosokat is a szlovák rendezők. A tervek szerint ebben a később még bővítendő kempingben lesz 1974-ben a FICC Nemzetközi Camping Rallye.

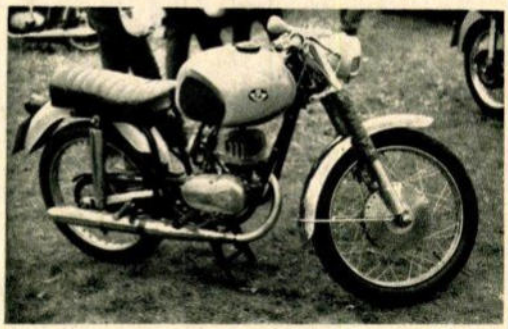
### NÓGRÁD, HEVES ÉS BORSOD MEGYE MOTOROSAI!

Motoros találkozó június 24—25-én SIROKON!
Minden érdeklődő motorost szeretettel vár a rendezőség!



**A Dunai Camping Rallye az idén Csehszlovákiában, az osztrák határ közelében levő Vranov városkában került megrendezésre. A szép számban megjelent magyar motorosok is megcsodálták az ősi vranovi vár szépségeit.**





## MUTASD MEG MOTOROD...

Nem baj, ha nem is olyan gyors, az sem baj, ha nem is olyan erős az a motorkerékpár, az a fő, hogy megjelenésével örömet szerezzen a tulajdonosának. De nyilván így van ezzel a legtöbb motorkerékpár-barát.

Erről az örömről tudósítanak ezek a fényképek, amelyeket egy motorversenyen rögzítettünk. Egyszerű eszközökkel, néhány Pannónia- és MZ-alkatrész felhasználásával, na meg nagy szeretettel ráfordított jó néhány munkaórával sikeredett ilyen szemrevalóra ez a Csepel—Danuvia—Pannónia motorkerékpár.

Mutasd meg a motorod, megmondom, ki vagy...

## OTTHON KÉSZÜLT SZÉLVÉDŐ

A felszerelési ipar nem kényezteti el motorosainkat, pedig bizonyára sokan vásárolnának többek között szélvédőt, amely kulturáltabbá teszi a közlekedést kétkeréken. Példa erre ez a Schwalbe, amelynek tulajdonosa egyszerű eszközökkel készítette ezt a fémkeretre feszített vízmentes textilszerű anyagból (és sárga plexiből) álló szélvédőt.

Mivel a Schwalbe fényszórója nem mozog a kormánnyal, a szélvédő felszerelése — négy ponton rögzítve — egyszerű feladat volt. Ámbár a sárga plexi legmagasabb pontja a nyeregben ülő motoros szemmagasságába esik, még esőben is száraz marad a vezető arca, de még az út porát is távoltartja.

Ilyen vagy hasonló szélvédőt bármelyik ügyes kezű motoros készíthet magának a Schwalbejára, vagy az MZ-jére.





# TÉVEDTEK...

**Kik azok, akik tévedtek? Ki más lehetne, mint mi. Én, te, ő, meg a többiek. Miben tévedtünk?**

Abban, hogy valamennyien azt hisszük, hogy a másik hibázik, de mi, — soha. (Tényleg, mi valóban csalhatatlanok vagyunk?)

Tudom, senki sem szereti a kioktatást, még a legszelídebb formában sem. Még a sok-sok éves tapasztalatból származó, jóindulatú tanácsot is szívesen elhessenti a legtöbb földi halandó. Mégis, úgy érezzük, baráti kötelességünk, hogy szót ejtsünk — mi, motorosok, egymás között — az emberséges motorozásról. (Aki pedig az emberséges jelzőt túlzásnak találja, az téved, mert — sajnos — akad közöttünk, nem is kevés, aki nagyon komiszan, hogy ne mondjam, embertelenül motorozik.)

Mind gyakrabban olvashatjuk a napisajtó hírei között, hogy Kiss József vagy Nagy István ittasan vezette a motorját, és az általa okozott baleset áldozatává vált. E néhány soros tragédiák annál is inkább elgondolkoztatók, mert ezek az embertelen motorosok a mögöttük ülő társukat is megölik.

Megbocsáthatatlanul tévednek ezek az állandó, vagy alkalmi italbarátok, akik csalhatatlanul azt hiszik, hogy nekik semmi bajuk nem eshet...

A fontossági sorrendet figyelmen kívül hagyom, amikor megkérdezem: ismerik-e a „sávugrálós" motorost? Persze, ki ne ismerné ezt a kellemetlen típust. Ahol csak kormányszélességnyi rést lát, máris ott terem és — legtöbbnyire jelzés nélkül — merész testcsellel átdobja járművét a másik sávba, majd beerőszakoskodik a tempósan haladó járműoszlopba. De persze itt sem melegszik meg. Előreszegett fejjel lesi az alkalmat, hogy mielőbb megismételje az Agostinit megszégyenítő előzési mutatványát. Hogy környezetét rémületbe, önmagát és útitársát életveszélybe dönti, azzal mit sem törődik. És mindezt a semmitmondó néhány perc előnyért kockáztatja... (Pedig ha tudná, hogy a kórházban töltött hetek, a fehér ágyban éveknek tűnnek!)

A „csakazértismegmutatom" típusú motorostársam is hiúságának esik áldozatul. Ő abban téved, hogy tízlóerősnek hiszi a valójában csak ötlovas motorját. Tudják, kikre gondolok? Igen, azokra, akik csupán azért vállalják a veszélyt, hogy megmutassák a maguk mögött ülő Babának, milyen erős, gyors a motorjuk, meg hát azok előtt is szeretnének villogni, akik nagyobb motorral húznak el mellettük.

„Erre a rövid útra még jó lesz ez a gyengén fogó fék!" — nyugtatja meg makát a kissé könnyelmű motoros, bár valahol a tudata mélyén érzi, hogy tilosat készül tenni. Téved ez a motoros? De még mennyire! Milyen ember ez a motoros? Ha csak könnyelműnek tartjuk, akkor sokkal inkább dicsérjük, mind megrójuk...

Hosszú lenne a hibásan, veszélyesen vezető motorosok tévedéseit felsorolni. Inkább egy nagyon rövidre fogott intelemmel búcsúznánk:

Soha nem szabadna elfelejteni, hogy a kis könnyelműségekből történhetnek a nagy szerencsétlenségek. Mi, valamennyien, hajlamosak vagyunk arra, hogy „elfelejtjük" önmagunkat beleképzelni azok sorsába, akik áldozatai lehetnek egy közlekedési balesetnek. Mindig a másik az, aki a hibát elköveti és ezért a koporsóba teszik.

Az önmagunk szőtte ábrándfüggönyt azonban szétépi egy kézenfekvő érv: az efféle baleseteknek évente áldozatul eső sokszáz halott mind így gondolkozott. Tévedtek!

Az ő tragikus tévedésük szolgáljon figyelmeztetésül!

## Az olasz stílus mesterműve: GILERA – 50

Nem új megállapítás: a motorkerékpár újjászületését éli. Ha ez a fejlődés a kismotorok területén kezdődött, akkor most a fokozott mértékű folytatásról számolhatunk be. Különösen azok a mopedkedvelők, akik sportszerűen szeretnek vezetni és kedvelik a motor „zenéjét", vonzódnak a motorkerékpár felé.

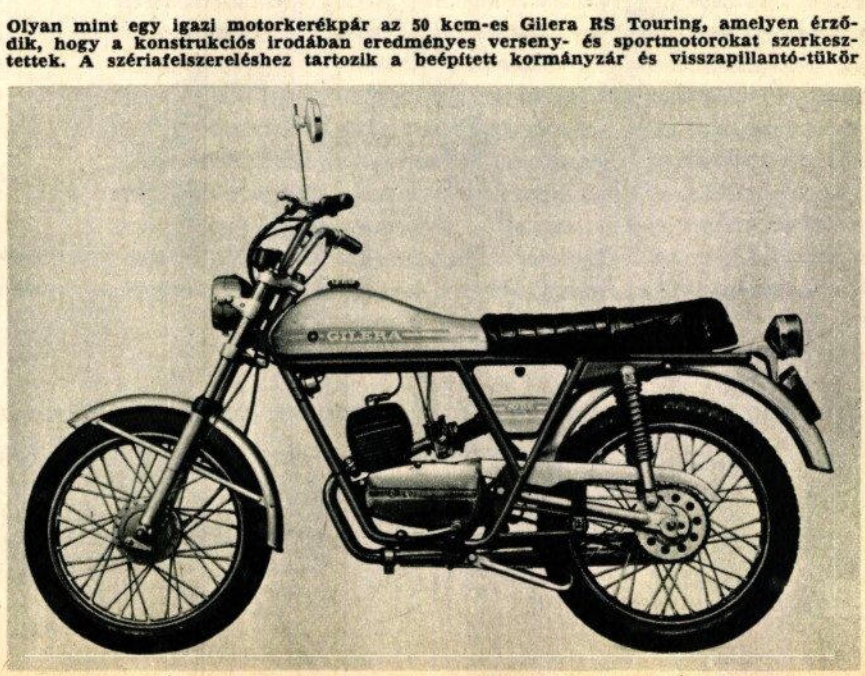
Ezt ismerte fel a versenyeredményeiről nevezetes olasz *Gilera*-gyár (amely hat világbajnokság birtokosa az 500 kcm-es géposztályban): mostanában sorozatban készíti már a legújabb 50 kcm-es típusait, amelyek mindinkább felveszik a motorkerékpár-jelleget. Ez elsősorban az *RS Touring* és az *RS Trial* típusokon szembetűnő, de a gyár *Mokick*-modellje sem panaszkodhat a primitívségre. Így például az új kis Gilerák dupla bölcsővázzal készülnek, Ceriani-teleszkópvillájuk és rugóstagjuk van (hidraulikus lengéscsillapítóval); mindezek kiváló úttartásról, vezetési kényelemről gondoskodnak.

Kétütemű, 25:1 arányú keverékkel táplálkozó motorja 7750 percenkénti fordulaton 6,2 DIN lóerőt ad. (A Mokicknél 2,5 LE/4500 ford.). Figyelemre méltó a széles, nagybordás, keménykrómozott-falú henger és a legyezőhengerfej.

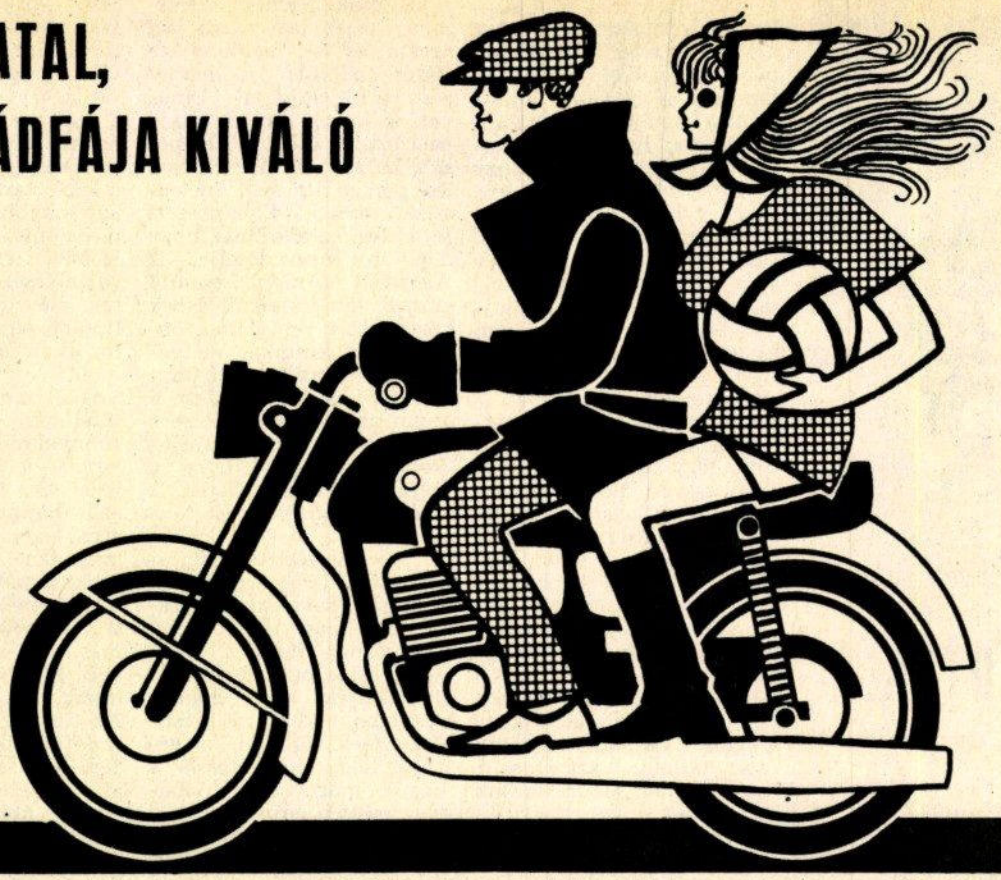
**AZ RS—TOURING ADATAI**

| | |
|---|---|
| Furat/löket | 38,4/43 mm |
| Hengerűrtartalom | 50 kcm |
| Teljesítmény | 6,2 LE/7750 ford. |
| Sebességváltó | 5 fokozatú |
| Kuplung | többtárcsás, olajfürdőben |
| Elektromos berendezés | lendkerékmágnes, kívül fekvő gyújtótekercscsel |
| Fékek | belsőpofás, könnyűfém telefék |
| Gumiméret | 2,50×17" és 2,75×17" (a Trialnál 2,50×19" és 3,00×19" a Mokicknél 2,25×23") |
| Benzintartály | 7 liter |
| Porlasztó | Dell'Orto |
| Önsúly üresen | 78 kg |
| Hasznos terhelés | 230 kg |
| Legnagyobb sebesség | 83 km/óra (Trial 76 km/óra) |

**Olyan mint egy igazi motorkerékpár az 50 kcm-es Gilera RS Touring, amelyen érződik, hogy a konstrukciós irodában eredményes verseny- és sportmotorokat szerkesztettek. A szériafelszereléshez tartozik a beépített kormányzár és visszapillantó-tükör**



# ÚJ ÉS FIATAL, DE CSALÁDFÁJA KIVÁLÓ



az új egyhengeres, kétütemű, 15 lóerős, négy sebességfokozatú hajtóművel, automatikus tengelykapcsolóval, Posilube kenési rendszerrel, teleszkópvillával és hátsókerék-rugózással, hidraulikus lökéscsillapítóval ellátott CZ 175-ös motorkerékpárnak



# 175

Nemcsak a családjára jelemző összes jótulajdonságokat, hanem még egy egész sor új kiváló tulajdonságot is egyesít magában. E sajátosságok kellemes meglepetést fognak szerezni Önnek

***Ha akarja, már holnap egy CZ 175 motorkerékpár nyergében ülhet, amely 10 800 Ft-ért a Csepel Jármű és Műszaki Kereskedelmi Vállalat üzleteiből azonnal szállítható***

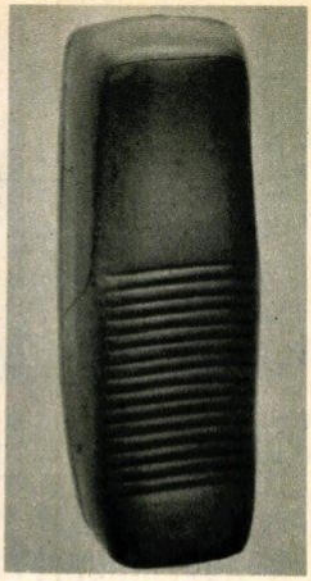
# A motorkerékpár és a műanyag

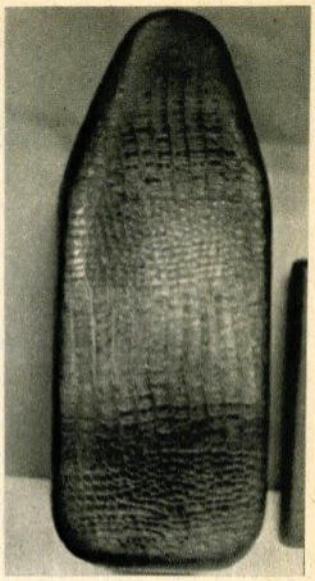
Szinte szemünk láttára tör előre a műanyag az autóiparban, mind nagyobb területet hódít el a hagyományos fémektől. A motorkerékpár-iparban is megkezdődött ezeknek a sok jó tulajdonsággal rendelkező műanyagoknak a terjeszkedése, de lényegesen lassúbb tempóban.

A legkevésbé igénybe vett elemeket, mint például a sármentőt, a láncvédőt készítették egyes gyárakban üvegszállal erősített PVC anyagból. (Érdekes módon az úgynevezett nagy motorkerékpárgyárak nem törték magukat az új anyag felhasználására, noha annak kétségtelen előnyei vannak.)

A motorkerékpár üléseinek borításához valamennyi gyár ezt az anyagot használja, elsősorban az időjárás támadásaival szemben tanúsított ellenállóképességéért. A műanyagokból készült benzin- és olajtartályokat először a versenymotorokon próbálták ki, és miután azokon beváltak, a gyáripar — nem alkalmazta azokat a sorozatgyártásban. Ha mégis találunk ilyent, akkor az általában a kismotorok, mopedek területére korlátozódik. Ettől függetlenül a motorkerékpár-iparban felhasználják a műanyagokat különböző dobozokhoz (mint például szívás-zajcsökkentőhöz), fedelekhez és kisebb szerkezeti elemekhez is.

A műanyagok sokoldalúságáról, előnyös tulajdonságairól nem szükséges beszélni, éppen ezért furcsa a kétkerekűipar tartózkodása ezektől az új anyagoktól. Ennek alátámasztására közlünk néhány képet a Budapesten nemrég megtartott műanyagipari kiállításról...



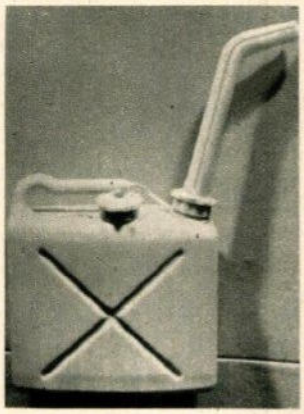


Különböző kivitelű duplanyergek

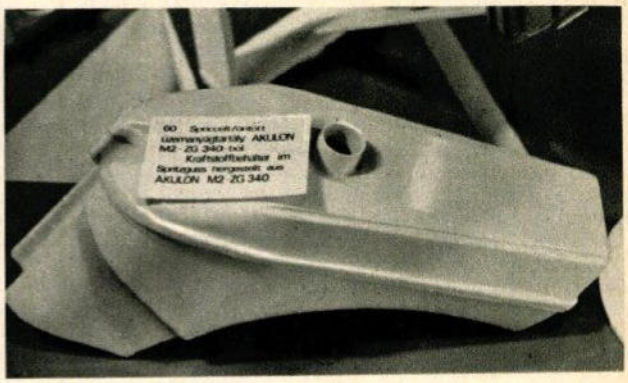


Moped műanyag-elemekkel, és több célú műanyag-kanna





Fröccsöntött mopedüzemanyagtartály, Akulon nevű anyagból



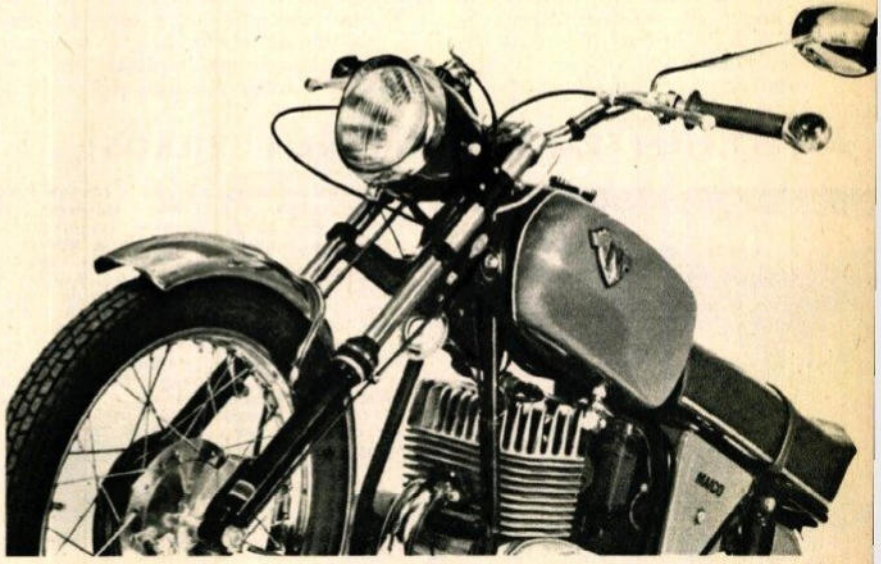

# Majdnem versenymotor

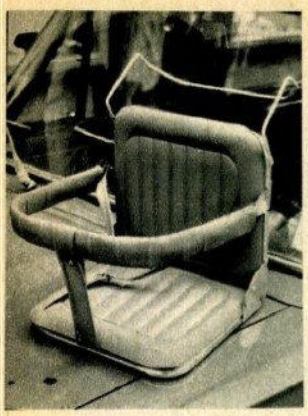
A *Maico* márkára a régebbi motorosok is emlékeznek még: nem vált ki szép vagy gyors modelljeivel az átlagból, inkább megbízhatóságának köszönhette nevét.

Az utóbbi években főleg a crossberkekben tette ismertté nevét ez a nagynak éppen nem mondható pfäffingeni gyár: a crossozók közül mind többen nyergeltek át Maicóra. Sőt, a gyorsasági versenyágba is bekapcsolódott, a 125 kcm-es géposztályba, és nem is eredménytelenül.

A gyár éppen e napokban kezdte el a legújabb, MD—250 jelzésű típusának sorozatgyártását. Ez a spártaian egyszerű, 250 kcm-es, kétütemű, forgótárcsás, egyhengeres 32 lóerőt termel 8000 főtengelyfordulatnál, és ez elég a 150 km-es végsebességhez.

Még nem is olyan régen ennyi energiával csak egy igazi, vérbeli versenymotor rendelkezett ebben a géposztályban, ma pedig szériában gyártják az ilyen „röppentyűket".







Ezeket az olasz gyártmányú gyermeküléseket árusítgatják a hazai boltokban. Veszély esetén aligha nyújtanak megfelelő biztonságot ezek a függeszthető székecskék





Egy francia rendszámú kocsiban láttuk ezt a gyermeküléstamely egyben a fejtámlát is magában foglalja. A támla rögzítését a hátsó ablakon keresztül fényképeztük le. Ez a bekapcsolás is csak akkor éri el célját, ha a kapocs füle szilárd szerkezeti elemhez van csavarozva

# Megtettünk mindent a gyermekért?...

**1966-ban, autóutasként 14 783 nyugatnémet gyermek járt szerencsétlenül, és közülük 253 halt meg. Négy esztendővel később 310 gyermeket temettek el 19 334 sérült közül.**

Ez a szomorú statisztika nem festene ilyen szörnyen, ha a szülők többet törődnének gyermekeik biztonságával. Úgy tűnik, világjelenség, hogy még ma is nagyon sokan nem képesek felmérni az autóban utazó gyermek veszélyeztetettségét.

Bárki meggyőződhet megállapításunk helyességéről: álljon csak ki valamelyik nagyforgalmú országútra, és rövid időn belül szemtanúja lehet némely felnőttek felelőtlenségéről. Elöl, a vezető mellett ott feszít a kocsi mellett elsuhanó világra rácsodálkozó gyermek („jobb esetben" édesanyja ölelő karjai között ülve). De nem kevésbé ritka látvány a hátsó ülésen játszadozó kicsi, vagy a hátsó ablak alatt szunyókáló csöppség.

Melyik olvasó kíváncsi arra, vajon mi történik ezekkel az emberpalántákkal, ha a gyermekét olyannyira szerető édesapának vezetés közben váratlanul irányt kell változtatnia, vagy ha éppen vészfékezésre kényszeríti őt a forgalom? (Összeütközésről ne is essék szó...!)

A frankfurti törvényszék orvosa, *dr. Karl Luff*, aki évente több száz halálos balesetet vizsgál, azt tanácsolja, hogy a gyermeket a külön ülésével együtt csatolják be a biztonsági övvel. Ámbár a frontális összeütközéskor fennáll annak veszélye, hogy a törzs rögzítése miatt előrebukik a fej, és súlyosan megsérülhet a nyakcsigolya. Ugyanis a gyermeknél a törzs és a fej súlyaránya háromszor kedvezőtlenebb, mint a felnőtteknél, és a nyakizmok sincsenek még eléggé kifejlődve.

*Dr. Georg Kuetgens* főorvos szerint a gyermeket előnyösebb csípőkötéssel a hátsó üléshez rögzíteni, ahol — adott esetben — az emberi test zsebkés módjára „csukódik be", de ez nem ártalmas a gyermekre. *Dr. Luff* tanácsolja: széles övvel rögzítsük a gyermeket a comb felső végénél, ez a kötés ugyanis kizárja a lágy részek sérülését, nem úgy, mint a rosszul elhelyezkedő csípőöv, amely felcsúszva, hasba vájódhat.

Tudományos alapon még nincs megállapítva, hogy milyen biodinamikai terhelést bír ki a gyermeki test, most indítottak ilyen irányú kísérleteket. Egy karosszériát sínre téve, 35 kmes tempóban betonfalnak katapultáltak, hogy megállapítsák, mi történik a 3 éves gyermek súlyával és méreteivel megegyező Dummyval (kísérleti bábuval). A kísérletek folyamán egy 6 éves testvért is kapott a kis Dummy.

A műanyagból készült fiúcskák fejét és mellét vezetékek révén összekapcsolták egy elektronikus mérőberendezéssel, ezenkívül valamennyi kísérletet nagy sebességű filmfelvevővel örökítették meg.

A gyermek biztonsági felszerelésével szemben a legfontosabb két követelmény az volt, hogy

— a rögzítési pontból nem volt szabad kioldódniok, és
— a gyermeknek nem volt szabad a kötésből kicsúsznia vagy kemény felület ellen sodródnia.

Nos, a megvizsgált különféle gyártmányú gyermekülések széttörtek, a a gyermekkel együtt elszabadulva a kocsi belső részéhez csapódtak, a biztonsági öv fojtogatta vagy a tetőhöz sodorta a Dummyt.

Főleg Svédországban kötik fel a gyermek-kagylóülést háttal a menetiránynak, ami első látásra kiváló megoldásnak tűnik. Frontális összeütközéskor a gyermek törzse és feje a párnázott támlába nyomódik. Csakhogy a kísérletnél problémák jelentkeztek. A kagylóülés, ámbár szorosan a padlóhoz volt kötve, lecsúszott a hátsó ülésről, miközben a Dummy törzse és a feje ostormozgást végzett. A visszacsapódáskor a fejre nehezedő erő hatását nem sikerült leméri.

Az a szomorú, hogy a legtöbb autógyár mit sem törődik a gyermekutassal. Miközben vitáznak a biztonsági autóról, az autóipar többnyire még a legegyszerűbb védelemről, a felnőtteknek szolgáló biztonsági övről sem gondoskodik.

Miként ez év elejétől tilos Ausztriában a 12 évnél fiatalabb gyermeknek a vezető mellett ülni (felnőtt felügyeletével sem), mert ott van kitéve a legnagyobb veszélynek, úgy kellene ezt az életmentő-szabályt nálunk is bevezetni és — ellenőrizni. Ezenkívül helyes lenne kidolgoztatni egy olyan biztonságos gyermeküléstípus, illetve védőöv tervét, amely használatban a legkisebbre csökkentené a balesetből származó veszélyt.

## AKI ITT NEM FÉKEZ, AZ MAJDNEM GYILKOS!



**„Kemény szó a gyilkos, de a tények még keményebbek. Útjainkon 1969-ben 170 gyerek halt meg. Nekünk, felnőtteknek kell arra gondolnunk, hogy a gyermek sok százszor oda tud figyelni és egyszer nem. Ezzel az egyszeri esettel kell számolnunk. Úgy vezessünk, mintha valamennyi gyermek, akit látunk, a sajátunk volna. Azokra a gyermekekre is vigyáznunk kell, akiket nem látunk. Ha egy gyermek fut át az úton, gyakran követi egy másik. Ha egy labda gurul az útra, leginkább megjelenik az utánafutó gyermek. Mit számít az a néhány perc, amelyet mi, sietős felnőttek megtakarítunk — egy fiatal élethez képest?"**

(És ezután következik a gumigyár abroncsainak dicsérete, ugyanis a fenti szöveg az egyik osztrák autóújságban, hirdetésként jelent meg. Véleményünk szerint ez a néhány sor sokkal több, mint hirdetés...)

# Százkilométeres autópálya Magyarországon!

Igaz, hogy csak vasárnaponként 14—22 óra között, de valóban így van: mintegy 107 km hosszan szabályos autópálya áll rendelkezésünkre Zamárditól a Budaörsi úti Osztyapenkó-szoborig. Még csak az első vasárnapról írhatunk. Mire azonban lapunk az olvasó kezébe jut, még két vasárnap tapasztalatait tudják leszűrni a járművezetők és az átmeneti autópálya vezérkarának parancsnokai és „közkatonái".

Elsősorban ez utóbbiak előtt kell kalapot emelnünk. Úgy láttuk, példásan készítettek elő mindent. Vasárnap 11 órakor kezdték a munkát. A 99 km-es útvonalon 30 táblát kellett megváltoztatni, és 14 órára le volt zárva minden, ellenkező irányból betorkolló útvonal, még a vadfelhajtó helyeken is kiskatonák álltak. Általában példás az összhang a vezérkarban: a BM rendőrei és a KPM útfelügyelői nagyszerű segítséget kaptak a néphadsereg egységeitől.

És a gépjárművek vezetői?

Amikor az ember Zamárdinál ráfordul az M7-esre, és látja a frissen kitett autópálya-táblát, már megdobban kicsit a szíve. Aztán ahogy kitárulkozik a szabad pálya, s a járműoszlop felveszi a 80—90-es átlagsebességet, szárnyakat kap az autós.

Ezen az első vasárnapon azonban még meglehetősen gyakran kénytelen volt megtorpanni a szárnyalásában. Amikor 60-nal vagy még annál is lassabban „döcögő" jármű állja útját. Még teherautóval, sőt Velorex-szel is találkoztunk, amelyeknek pedig még autóút korábban sem lehetett volna ide ráhajtania a hétvégen. De nem szabadna igénybe venniök az autópályát sem a régi masináknak, amelyek nem tudnak, sem azoknak a vezetőknek, akik nem akarnak legalább 80-as sebességet felvenni. Saját érdekükben ne hajtsanak itt, mert kiteszik magukat annak, hogy a hirtelen lassításra kényszerülő gyorsabb kocsik beléjük koccannak.

Az előzéseknél még sokan nem tartják be a „játékszabályokat". Egy Wartburgos például Martonvásár körül a szemünk láttára vágott be a már előzésben levő kocsik közé — kétszer egymás után. (Magatartása tehát nem véletlen!) Gyakran tapasztaltuk azt is, hogy a 100—110-zel előzgetők hosszan veszik igénybe a bal oldali sávot, s így szinte kényszerítik a gyorsabban száguldókat, hogy — harmadiknak előzzenek. Számukra ugyan ez nem mentség, csak: magyarázat...

Meg kell tanulni a besorolást a betorkolló utakról, parkolóhelyekről. Egyrészt maguk a besorolni akaró vezetők nem tanulták meg, hogy a hosszú felhajtó-sáv azért van, hogy felvehessék a pályán haladók tempóját. Ugyanakkor azonban a zárt autósorban utazóknak is segíteniök kell a besorolást azzal, hogy ha lehetőség van rá, forduljanak rá itt az előzési sávra, és így segítsék a „bekéredzkedő" autósokat.

No de végül is Zamárditól Érdig 1 óra 10 perc alatt békességben megérkeztünk. Máskor ez az út a vasárnapi csúcsban 3 óráig is eltartott!

Viszont Érd körül megtorpant a járműáradat: két sorban kényszerültünk — nem is cammogásra, hanem megállásra. Nekünk például éppenséggel azért kellett hirtelen lefékezni, mert előttünk, az előző sávban, egy Wartburg keresztben állt. (Úgy látszik, az még hirtelenebbül fékezett...)

Úgy tűnik, ez jelent a legnagyobb problémát: beengedni a tulajdonképpeni autópályára az M1-es forgalmát, úgy, hogy ez ne okozzon a Balaton felől itt már többnyire két sorban áramló konvojnak ilyen megtorpanást. Reméljük, időközben megtalálták erre a megoldást. Még mindig gondot jelenthet a 70-es számú régi balatoni útról betorkolló forgalom az Osztyapenkó-szobornál; de ott már három sávra bővül a pálya, s később azután az Erzsébet-híd és a Petőfi-híd felé vezető elágazásnál kettéoszlik a járműfolyam. Viszont a szobor előtti gyalogátkelőhely problémáján mielőbb segíteni kellene!

A „premieren" tulajdonképpen mindössze három koccanásos baleset történt. Persze ennél több kocsi sérült meg, hiszen ilyen sűrű oszlopban az összekoccant kocsikat követő járművek is egymásba csúszhatnak. Az egyetlen személyi sérülés is csak egy erősebb koccanásos karambol következménye volt. Ha arra gondolunk, hogy „azelőtt" egy ilyen vasárnapon súlyos balesetek sorozatáról, sőt halálos balesetekről is tudósíthatott a hétfői jelentés, igazán elmondhatjuk: az új intézkedés sikerrel járt.

**REMÉNYI-GYENES ISTVÁN**



**Zamárdinál, a „vasárnapi autópálya" bejáratánál rendőrök, útfelügyelők és híradós kiskatonák figyelik az eseményeket**
(Kristóf László és MTI — Bojkor József felvételei)



**A három balesetből kettőt így örökített meg a rendőrségi helikopterben dolgozó fotóriporter. A türelmetlenek a jobb oldali padkán próbálnak kitörni vagy harmadiknak előzni...**



**Helikopter és repülőgép ellenőrzi az egész útvonalat. Ez a kép kora délután készült, a forgalom még csak most kezdődött. Fehéren csillog a napfényben a párhuzamos úttest, amely nem is oly sokára Martonvásárig már valódi autópályává változtatja az M7-est**



# Itt így közlekedjünk

**A NAGYKÖRÚT** forgalmi rendezésével kapcsolatos jelzőlámpás útkereszteződések ismertetése során legutóbb a November 7. térig jutottunk el, s most haladjunk tovább.

**A Majakovszkij utca kereszteződésében** is nemrég kapcsolták be a felújított jelzőlámpát. Talán éppen ez fővárosunk egyik legrégibb olyan útkereszteződése, ahol nem szabad kanyarodni egyetlen irányban sem. Ez változatlanul így is maradt. De más tekintetben fontos változásoknak lehetünk szemtanúi. Így mindenekelőtt az tűnhet szemünkbe, hogy a főirányban a jelzőlámpákat nem befüggesztve találjuk (ahogy a Nagykörút többi, már korábban átadott kereszteződésében megszoktuk). Itt a trolibusz-felsővezetékek miatt nem kerülhetett sor erre, hanem az ismétlőjelző — nem a legszerencsésebb megoldással — az úttest bal oldalán kapott végül is helyet.

A jelzőlámpáknak nem csupán a külső alakja és elhelyezési módja változott meg, hanem a jelzési képek, a fázisfordulók váltakozását most már új program vezérli. És ezt a lényeges újdonságot sokan bosszankodva vették tudomásul.

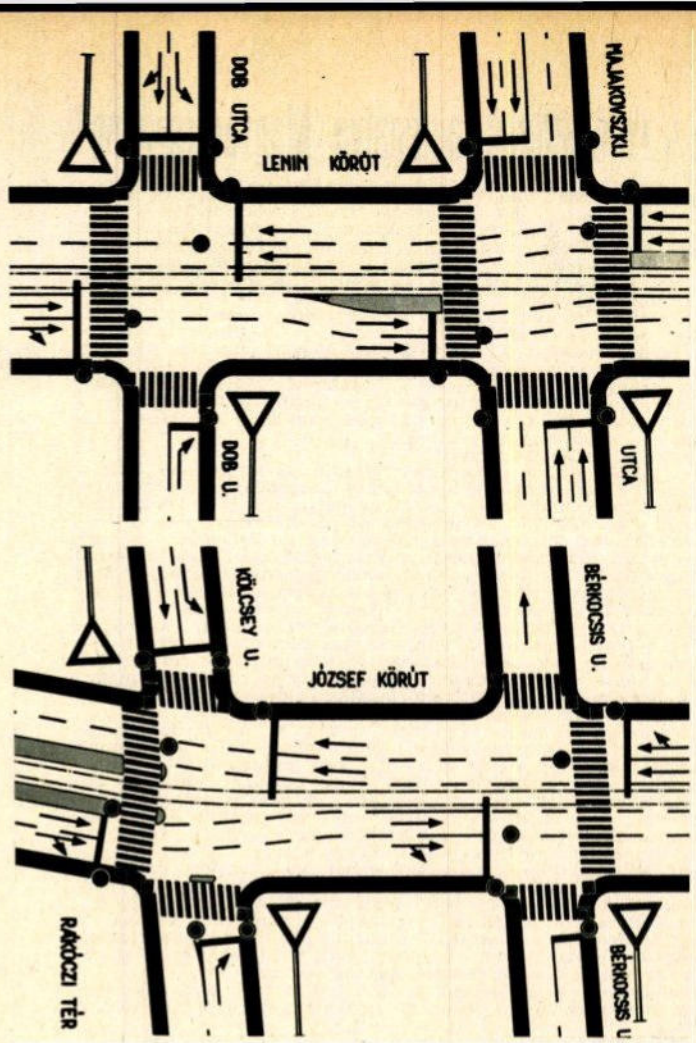
Korábban ugyanis a nagykörúti irányok is egyszerre kapták a szabad jelzést, egyidőben indulhattak el. Most pedig a Rákóczi út felé haladóknak még néhány másodpercet várniok kell, amíg megkaphatják a zöldet. Ez természetes következménye a jelzőlámpák főirányban történő összehangolásának. Egy olyan összehangolásnak, ami eleve egy adott átlagsebesség figyelembevételével alakítható ki.

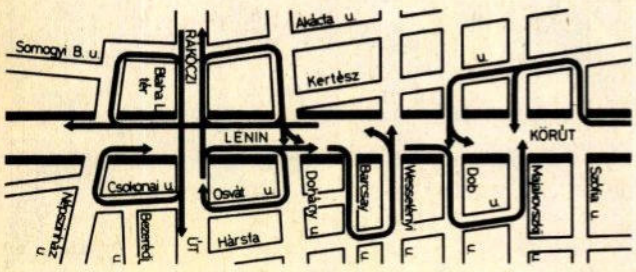
A Nagykörút több mint húsz jelzőlámpás kereszteződése (!) egymástól igen eltérő távolságra esik. Ezeket a távolságokat a járművek az adott átlagos sebességgel természetesen különböző idő alatt teszik meg. Csupán néhány kereszteződésben valósítható meg, hogy a járművek egyszerre kapják mindkét irányban a szabad jelzést. Sok járművezető kifogásolja, hogy miért nem kapcsol már zöldre a jelzőlámpa, hiszen a továbbhaladását már semmi sem akadályozná, és a szembejövőknek, valamint a velük egyirányban haladó villamosoknak már szabad az útjuk. Ez igaz, csakhogy ha korábban indítanák, a következő útkereszteződésben már megállni kényszerülnének. De az egyirányban haladó villamos akkor miért indulhat el a szembejövőkkel egyidőben? Azért, mert a villamosnak ilyen esetekben a következő kereszteződésben (kereszteződés előtt) megállója van, ahol egyébként is megállni kényszerül.

Különösen az első időben gyakorta előfordult, hogy egyesek, a szembejövők elindulását látván, a tilos jelzés ellenére ugyancsak folytatták útjukat. Nem sokra mentek ezzel: a következő jelzőlámpás kereszteződésben meg kellett állniok. Az összehangolás törvényszerűsége ugyanis a túl gyorsan érkezőknek már a következő kereszteződésnél úgyis álljt parancsol! De káros dolog az ilyen vezetési stílus azért is, mivel az újbóli elinduláshoz több idő szükséges, mint a folyamatos áthaladáshoz. Ugyanakkor a mögöttes kereszteződésben szabályosan a zöld jelzésre elindulók utolérik őket és, éppen őmiattuk, le is kell lassítaniuk.

A helyismeret roppant sokat segít egy nagyváros közlekedésében. De a jól ismert Nagykörúton (és a forgalmi rendezések kapcsán másutt is) most újra meg kell tanulnunk közlekedni.

Gyakran a főirányú forgalom időigényének a kielégítése hátrányos helyzetbe hozza a mellékirányú forgalmat. A Majakovszkij utcai irányokban is tapasztalhatjuk ezt. Hogy a szűkös zöld idő alatt minél több jármű haladhasson át a Majakovszkij utcán, a kereszteződés közvetlen közelségében megtiltották a megállást: így két sorban, párhuzamosan, haladhatunk. (Feltéve, ha a trolibusz nem vesztegel éppen a megállóban.)



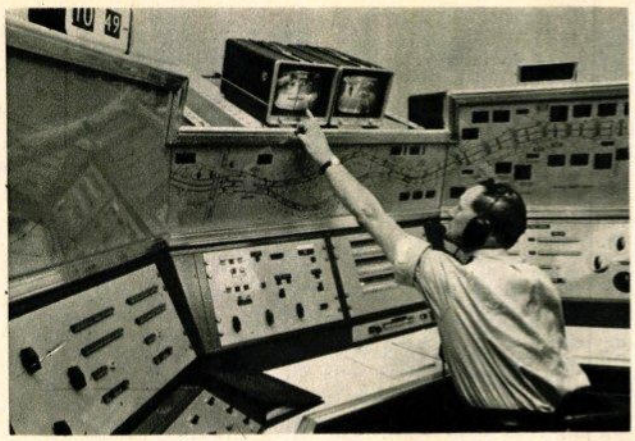

**A Dob utcai kereszteződésben** a Dob utca a Kertész utca felől a Lenin körútig egyirányú, majd a Hársfa utca felől kétirányú forgalmú. Ennek megfelelően a Lenin körútról csak a Hársfa utca felé szabad jobbra kisívben bekanyarodni.

**A Bérkocsis utcai és a Kölcsey utcai kereszteződésekben** nagyjából az előbbihez hasonló forgalmi elv érvényesült. A keresztutcáknak a József körúttól keletre eső szakaszai itt is kétirányúak, míg az ellenkező oldalon egyirányúak.

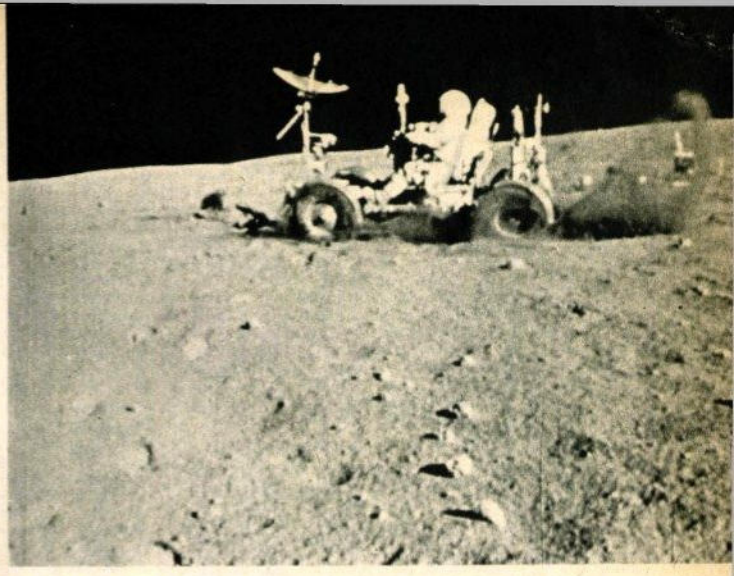
A mellékutcákból általában abba az irányba szabad kanyarodni, amelyik nem metszi a körúti gyalogátkelőhelyet. Ismeretes, hogy a Kreszt módosító rendelkezés határozottan előírja, hogy a gyalogosforgalmat időben lehetőleg külön kell választani a kanyarodó járművektől. Sok esetben ez nem valósítható meg így, s ezért a térbeni elkülönítés módszerét alkalmazzák.

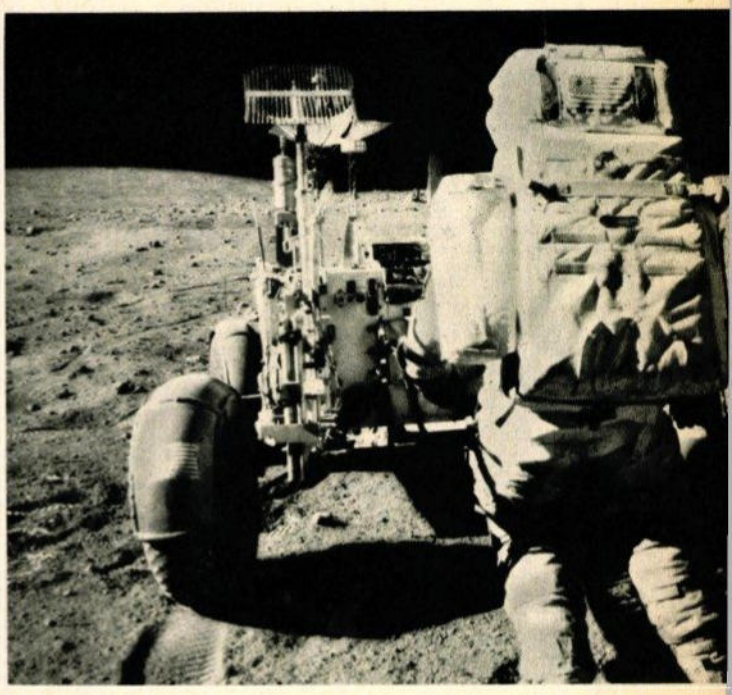
A balra kanyarodások pótlására változatlanul követésre javasoljuk a korábban ismertetett elveket. Vagyis: balra kanyarodni csak a háztömbök megkerülésével ajánlatos. Általában célszerűbb és hasznosabb az elérni kívánt útvonal előtt jobbra bekanyarodni, hogy két egymás utáni balra kanyarodás után elérjük a kiválasztott irányt. Előfordulhat azonban, hogy csak a kereszteződésen túlhaladva, „lóhere"-rendszerrel érhetjük el célunkat. Jó példa erre a Blaha Lujza tér (a Rákóczi úti kereszteződés), ahol a közvetett balra kanyarodásokat más megoldásban csak igen nagy kerülővel tehetnénk meg. A rajzon ajánlott mozgásirányok természetesen több esetben nem csupán a balra kanyarodások pótlására, hanem a teljes visszakanyarodásra is alkalmasak.

# KÖZLEKEDÉSI MOZAIK



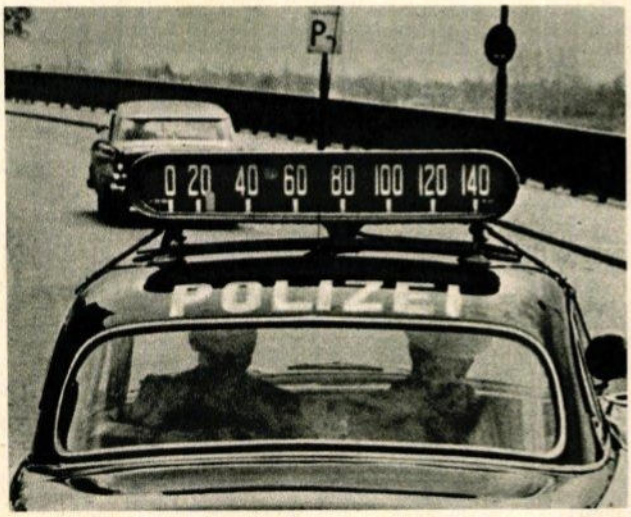
A televízió ma már úgyszólván nélkülözhetetlen segítője a nagyvárosok forgalomirányító szolgálatának. A kritikus csomópontokra kihelyezett kamerák továbbítják a forgalomáramlás képeit London egyik irányító alközpontjába. Az ügyeletes rendőrtisztnek, ha forgalomtorlódás vagy baleset miatt dugó keletkezik, rádiótelefonon azonnal oda kell irányítania a rendőrjárőrt, szükség esetén a mentőket, tűzoltókat is. Emellett módosítania kell az oda vezető utak forgalomirányító lámpáinak jelzési képeit is





Érdekes és izgalmas, sőt kockázatos „forgalombiztonsági" kísérletet hajtottak végre ezzel az autóval a Descartes-ról (ejtsd: Dékart) elnevezett holdfelszín környezetében John Young és Charles Duke, az Apollo—16 űrhajósai. A 12 km/óra maximális sebesség elérésére képes, akkumulátoros erőforrású terepjáró gyorsulási adottságait, fordulékonyságát, manőverezési készségét ezúttal igazán földöntúli környezetben sikerült kipróbálniok. Összesen huszonhét kilométeres utat tettek meg ezzel a járművel az űrhajó holdra szállásának körzetében, s közben az izgalmas „Grand Prix" felfedezéseiről a holdautó elejére szerelt tévékamera révén tájékoztatták a földi nézőket. Külön érdekessége ennek az autózásnak, hogy John Young és Charles Duke jogosítványát — sikeres földet érésük után — a világon első ízben holdautó vezetésére is érvényesítették

A brémai közlekedésrendészet néhány járőrkocsiját ilyen óriás méretű, kihelyezett kilométerórával is felszerelték. Így az őket követő autósok—motorosok a hajszálpontos rendőri műszer pillanatnyi mutató-állása alapján megállapíthatják: a saját órájuk késik-e, vagy siet. De az ilyen eszközzel felszerelt járőrkocsi a tapasztalatok szerint pusztán megjelenésével is fegyelmező erővel hat a gépjárművezetőkre. Érdekes, hogy tíz vagy tizenöt éve az egyik budapesti műszergyár autójára is felszereltek — hasonló céllal — egy óriási, kerek, hajszálpontos kilométerórát. Annak idején gyakran láthattuk is a budapesti utcákon, s egyszercsak eltűnt. Vajon mi lett a sorsa?




A miniatűr Grand Prix hatéves versenyzői nagy izgalommal várják a kockás zászló fellendülését az első rajt előtt. Azonban nem holmi rekordok megdöntésére készülnek, hanem a mintegy harminc kilométeres sebességet is elérni képes kis torpedókban a motoros járművek kormányzásával, manőverezésével, gyorsításával és lassításával együttjáró törvényszerűségeket a gumikúpok között kijelölt versenypályán igazán élményszerűen tanulmányozzák. Mike Hughes, egy dél-angliai garázstulajdonos alapította az éppen iskoláskorba lépő gyermekek részére ezt a sajátos autós iskolát. Célja — mint mondotta — kettős: a motorizációs korszakban ma már nélkülözhetetlen emberi reflexeket mindenkinek időben el kell sajátítania ahhoz, hogy akár gyalogosként, akár későbbi járművezetőként minden baj nélkül részt vehessen az ezernyi veszélyt rejtő forgalomban.



# Az OM válaszol

**Az utóbbi időben nagyon sokan fordultak hozzánk a gépjárművezetői tanfolyamokra, vizsgákra és jogosítványokra vonatkozó kérdéseikkel, problémáikkal. A válaszadásra dr. Árvay Ernő elvtársat, az Autóközlekedési Tanintézet Igazgatási és Jogi Osztályának vezetőjét kértük fel, és rovatunkban most ezeknek a felvilágosításoknak adunk helyet.**

**FOGARASI MÁRTON — SZEKSZÁRD** és **TÖBBEKNEK.** A Velorex rokkantjárművek jelenleg még motorkerékpár-rendszámmal is közlekednek, de ezeket folyamatosan személyautó-rendszámmal fogják ellátni. Akik a Velorexet motorkerékpárvezetői engedéllyel vezetik, szerzett joguk alapján további vizsga letétele nélkül jogosultak rokkant-gépjárművük vezetésére még akkor is, ha időközben az addigi motorkerékpár-rendszámot személyautó-rendszámra cserélik ki. Erről az illetékes hatóság a közeljövőben adja ki az írásbeli rendelkezést. Velorexszel csakis az a rokkant személy vizsgázhat, aki erre a rokkantkocsira korlátozott vezetői engedélyt kíván szerezni. Velorexből gépjárművezetői vizsgára az írható ki, aki 30 óra gyakorlati képzésben részesült. Gyakorlati képzésre oktatói könyvvel rendelkező szakoktató jogosult, vagy közeli rokon. (Erről ugyanitt Cs. Horváth Antalnénak címzett üzenetünkben írunk részletesen.) Aki rokkantkocsira érvényes vezetői engedéllyel rendelkezik és az orvosi követelményeknek megfelelően műszakilag is átalakított másik gépkocsira kíván vezetői engedélyt szerezni (pl. Velorexe volt és Hycomatot kíván vezetni), a képzés igazolása nélkül csak vezetési gyakorlatból köteles újabb vizsgát tenni.

**PÁL ISTVÁN — BUDAPEST** és **GARAI GÁBOR — BÁTASZÉK.** Nem hivatásos (magánautós) tanfolyamra az Autóközlekedési Tanintézet iskolájánál (Budapesten: VIII., Baross u. 97.) jelentkezhet. A tanfolyamok időtartama különböző, attól függően, hogy hetenként hány napon van oktatás. Általában 6—8 hétig tartanak. Ha a jelentkező még nem töltötte be a 18. életévét, csak akkor jelentkezhet, ha 16 éves elmúlt és a gépjármű vezetésére pályaalkalmassági szempontból alkalmas. Személy- és teherautóvezetésből akkor is csak a 17. életévének betöltése után vizsgázhat.

**M. JUDIT — HÓDMEZŐVÁSÁRHELY.** Ahhoz, hogy hivatásos személygépkocsivezető legyen, egyrészt személygépkocsivezetői vizsgát kell tennie, másrészt gépjárművezetői tanfolyamra kell beiratkoznia és a tanfolyam elvégzése után gépjárműkezelői vizsgát tenni. Személyautóvezetésből — bár jogosult rokoni kapcsolat alapján vagy szakoktatóval felkészülni — mégis ajánlatos tanfolyamot végeznie. Ugyanis lehetőség van arra, hogy egyidejűleg jelentkezzék a személygépkocsivezetői és a gépjárművezetői tanfolyamra. A két tanfolyam egymást követően indul. Személygépkocsivezetői tanfolyamra a 17. életév betöltése után jelentkezhet, ha 8 általános iskolai végzettséggel rendelkezik és a gépjármű vezetésére pályaalkalmassági szempontból megfelelt. (Pályaalkalmassági vizsgálatra az a szerv küldi, amelynél a tanfolyamra jelentkezett.)

**CS. HORVÁTH ANTALNÉ — SZÉKESFEHÉRVÁR.** Rokoni alapon házastárs, szülő, nagyszülő, gyermek, testvér, gyermek házastársa, unoka házastársa, házastárs gyermeke, házastárs szülője vagy házastárs nagyszülője oktathat gépjárművezetést, ha: 1. Vagy legalább 2 évi főfoglalkozású munkaviszonyban eltöltött gépkocsivezetői gyakorlata van, vagy — 2. Legalább 3 év óta személygépkocsira érvényes vezetői engedélye van. (Ez utóbbi esetben szükséges, hogy aki rokoni kapcsolat alapján oktat, 3 év óta saját személyautóval rendelkezzék.) Mindkét esetben az oktatást végző személy az 1. számú ellenőrzőlap birtokában legyen. Mindezt az előírást a gépjárművezetőképzésről és vizsgáztatásról szóló 2/1969. (II. 27.) KPM sz. rendelet 5. § (1) bekezdése tartalmazza.

**EMESE GYÖRGY — BUDAPEST.** Segédmotorkerékpár-vezetői vizsgára 14. életévének betöltése után jelentkezhet az Autóközlekedési Tanintézet Iskolájánál (Bp. VIII., Baross u. 97.). A jelentkezési lapon 30 Ft illetékbélyeget kell leróni. Közlekedési ismeretekből kell vizsgát tenni, amelynek alapján vezetői igazolványt kap.

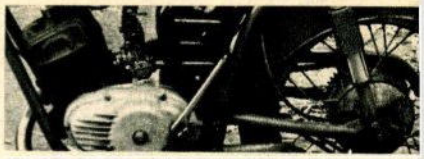
**SCHULZ JÓZSEF ÉS TÁRSAI — KALOCSA,** valamint az **I. ISTVÁN GIMNÁZIUM SZAKKÖRI TAGJAINAK** és **TÖBBEKNEK.** A 18. évüket el nem ért, de 16. évüket betöltött személyek motorkerékpárból abban az esetben tehetnek gépjárművezetői vizsgát, ha: 1. Elvégezték a 8 általános iskolát; — 2. A gépjármű vezetésére pályaalkalmassági szempontból megfelelnek; — 3. Motorkerékpárvezetői tanfolyamot végeznek. Személyautó-tanfolyamra csak a 17. évet betöltöttek jelentkezhetnek, a motorkerékpárra vonatkozó egyéb többi előfeltételek mellett, amennyiben 18. életévüket nem töltötték be. A 18. életévüket el nem ért személyek a 11/1971. (XII. 30.) KPM sz. rendelet alapján csak tanfolyam elvégzése után tehetnek motorkerékpár-, illetve személygépkocsivezetői vizsgát. Motorkerékpárvezetői tanfolyamokat az Autóközlekedési Tanintézet megyei iskolái, az MHSZ-iskolák és a gépjárművezetői munkaközösségek indítanak. Tanfolyamra lehet jelentkezni saját motorkerékpárral is. Ez esetben a tandíj 200 Ft. A gépjárművezetőképzés iránt ugrásszerűen megnőtt az igény, és azt a kívánt gyorsasággal — a személyi és tárgyi feltételek hiányossága miatt — teljesíteni nem lehet. A tanfolyamra jelentkezést követően szinte elkerülhetetlen bizonyos várakozási idő a tanfolyam indításáig. Ezek a sorbanállások megyénként változóak, és megszüntetésüket szolgálja a munkaközösségek megalakulása. A pályaalkalmassági vizsgálatra szóló beutalót az a szerv adja ki, amelynél a tanfolyamra jelentkeznek. A Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomás a budapesti vizsgálatokon kívül két mozgólaboratóriumával folyamatosan járja az ország különböző városait, és Miskolcon, Debrecenben, Kecskeméten és Székesfehérvárott decentrumokkal rendelkezik. Sajnos, a rendkívüli nagyszámú jelentkezések miatt az ilyen vizsgálatok késedelmet szenvednek.

**SCHWARZ ISTVÁN — GÖDÖLLŐ.** A gépjárművezető-oktatói munkaközösségekről a 7/1971. (VIII. 27.) KPM rendelet intézkedik. Részletes felvilágosítás céljából szíveskedjék az Autóközlekedési Tanintézetnél (Bp. VIII., Baross u. 76. II. em.) Kalivoda Alajos osztályvezetőt megkeresni.

**F. S. — BIHARTORDA.** A Büntető Törvénykönyvet módosító 1971. évi 28. tvr. 11. §-a a BTK-t a járművezetéstől eltiltással egészíti ki. Az új 52/B § (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a közügyektől eltiltás tartamának számítására vonatkozó rendelkezést a járművezetéstől eltiltás esetében megfelelően alkalmazni kell. Ezek szerint a járművezetéstől eltiltás időtartamába nem számítható be az az idő, amely alatt az elítélt szabadságvesztését tölti. Ha a vezetői engedélyt a jogerős ítélet előtt vonták be, a bevonás időpontjától a jogerős ítéletig eltelt időt — amíg egyébként gyakorolhatta volna a járművezetést — az eltiltás időtartamába be kell számítani.

**HALÁSZ LÁSZLÓ — KALOCSA.** A különleges gépjárművek 3. csoportjára érvényes vezetői engedéllyel autóbusz nem vezethető. Autóbusz vezetésére az jogosult, aki: 1. A 21. életévét betöltötte; — 2. „C" járműkategóriára érvényes vezetői engedélye és gépkocsivezetői (főfoglalkozású) munkaviszonyban 2 évi teherautóvezetői gyakorlata van; — 3. A gépjármű vezetésére orvosi szempontból alkalmas; — 4. Elvégezte a 8 általános iskolát (az 1930. jan. 1. előtt születetteknél csak 4 általános iskolai végzettség a követelmény); — 5. A „D" járműkategóriájú tanfolyamot elvégezte.

## TALÁLJA KI...

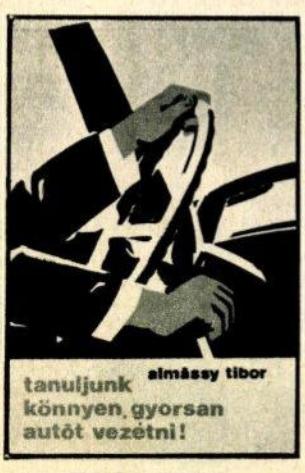


**...milyen nem létező motorkerékpár részletét látja e képen. Arra is kérjük választ, hogy hol készült és hány köbcentiméteres ez a motor. Három könyvet sorsolunk ki azok között, akik a helyes megfejtést július hó 5-ig l e v e l e z ő l a p o n beküldik szerkesztőségünkbe.**

•

A 10. számunkban megjelent rejtvényképen egy **P20 típusú motorkerékpár** részlete látható, oldalán **üvegszállal erősített** poliészter **áramvonalidommal.** A motorkerékpár a váci DCM Autó- és Motorklub tagjainak barkácsoló munkáját dicséri. A nyereménykönyveket **KOVÁCS JÁNOSNÉ** (Bp. XX., Baross u. 71. II. 9.) — **PÁL JÓZSEF** (Kunágota, Ady E. u. 1. Békés m.) és **SZABÓ LAJOS** (Karancslaja, Zrínyi út 7.) megfejtőink részére postázzuk.

## Könyvekről




**ALMÁSSY TIBOR: Tanuljunk könnyen, gyorsan autót vezetni!** (Műszaki). Rendszeres olvasóinknak tulajdonképpen nem is kell bemutatni ezt a könyvet. Hiszen munkatársunk hosszú időn keresztül folytatásokban közölte ezen a címen évtizedes tapasztalatait, amelyeket egyrészt gépkocsivezetőként, másrészt oktatóként, vizsgabiztosként gyűjtött össze. A címben jelzett „Tanuljunk" arra utal, hogy elsősorban a kezdőkhöz szól. Beleéli magát azoknak a helyzetébe, akik életükben először ülnek a volán mögé, és az ő fejükkel gondolkozva igyekszik átsegíteni őket a kezdet nehézségein. Képekkel és ábrákkal illusztrálva — tehát a „vizuális memóriára" építve — mutatja be és magyarázza a különböző fogásokat, a testtartást, a forgalom különböző helyzeteiben követendő magatartást. Nagy hasznot jelent a tanulóknak, hogy — ugyancsak illusztrálva — ismerteti a gyakorlati vezetés vizsgájának követelményeit, amelyeknek elsajátítása biztosan jogosítványhoz juttatja az autósjelölteket.
De nagy hasznát veheti a könyvnek a már jogosítvány-tulajdonos, gyakorló autós is! Sok új dolgot fedezhet fel benne, de főként sokat tanulhat a „defenzív" vezetésről, a baleseteket elhárító, megelőző tevékenység tudnivalóiról.

# 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 nyílik**
a XIV., Népstadion úton

**BENZIN, OLAJ, AUTÓFELSZERELÉSI ÉS AUTÓÁPOLÁSI CIKKEK.**
**TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL,**
**A SZERVIZEK 6—22 óráig vannak nyitva**

*Legyen mindig gondozott, jól ápolt a gépkocsija!*
**Használja Ön is a kitűnő GLOBO és SPOLANA autóápolószereket**

★ ★ ★

**Barátságossá, hangulatossá teszi az autó belső terét, kényelmes utazást biztosít az**
**AUTÓÜLÉSHUZAT**

**Különböző típusú gépkocsikhoz import üléshuzatok nagy választékban kaphatók**

★ ★ ★

**Minden motorkerékpár- és autótulajdonos legyen előrelátó!**
**A tartalék GYŰJTÓGYERTYA biztonság!**

★ ★ ★

*Autófelszerelési és -ápolási cikket vásároljon a*
**CSEPEL MINTATEREMBEN**
*Budapest VI., Bajcsy-Zsilinszky út 59.*

CSEPEL
mintaterem

# HASZNÁLT AUTÓK

- adásvétele
- bizományi értékesítése
- közületek és magánosok részére

A **MERKUR** VÁLLALAT TELEPEIN:

BUDAPEST XIII., Röppentyű u. 73.
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.
GYŐR, Rét utca 27.
PÉCS, Fürst Sándor u. 6.
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.
SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.
SZOMBATHELY, Tolbuchin út 36.

**AUTÓFELSZERELÉSI MŰSZAKI BOLT**
**TATABÁNYA–ÚJVÁROS**
**Népköztársaság u. 41.**

Fúrás nélkül szerelhető visszapillantótükrök, panoráma belső tükrök, sporttárcsák, díszkarikák, kormányhuzat, kipufogóvég, divatos ostorantennák, rézazbeszt hengerfejtömítés minden kocsitípushoz

H-betűk

Motorkerékpár-tükrök
és különleges matricák
Rallye-csíkok

**AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK**
szerelése és javítása
Fék- és kuplunghuzalok,
mechanikus ablaktörlők
javítása garanciával
**HAUDEK**
XIII., Alig u. 12. Tel.: 294-195.

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

AUTÓRÁDIÓK
autómagnók, antennák speciális javítása
Közületeknek is
(Bemérés díjtalan)
**SZÉLL SÁNDOR**
**Bp. VI., Szondi utca 20.**

Minden típusú
AUTÓRUGÓ
javítása, szerelése egy nap alatt
**VÖRÖS ISTVÁN**
**Bp., XIII., Fáy u. 84.**
Telefon: 290-279

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

**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**

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



Összes keleti és nyugati
**AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK**
teljes felújítása
gyors cserével!
**Garanciával!**
Vidékre utánvéttel
**KERÉKEGYENSÚLYOZÁS**
legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS
**„BÁRDI AUTÓTECHNIKA"**
A SZAKMA MESTERE
**Bp. VI., Szondi u. 15.**
Telefon: 329-449

AUTÓKERÉK DÍSZTÁRCSÁK
DÍSZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA
Vidékre utánvéttel
MÉSZÁROS fémnyomó
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon 127-584

## ZSIGULI

**Skoda, Wartburg, Zaporozsec stb.**

ZÁRHATÓ tanksapka és FEDÉLZÁR helyszíni felszerelése. Különleges, BEHAJTHATÓS (VW-modell) külső tükrök, FURAT NÉLKÜL szerelhetők, minden típusú kocsihoz. SZTRÁDATÜKRÖK.

Kettőzött védelmű RIASZTÓ felszerelése.

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





Tömött bolyban indul az I. divízió 25 kocsija, elöl a három Alfa — (Mellette) Nem sokkal az eső elállta után edzéshez rajtoltak a Forma-Skodák

# TÚRAAUTÓ EB BRNÓBAN

Szombaton, május 20-án a rossz időjárás miatt 20 perces késéssel kezdődött az edzés. Sajnos, az ötödik körben tragikus baleset történt. Amikor a rajthely közelében az egyre gyorsabb köröket futó *Luigi Rinaldi* — feltételezés szerint a fellépő aquaplaning miatt — elvesztette uralmát Alfája felett, kocsija az irányítótoronynak vágódott. A versenyző és egy ott tartózkodó sportvezető halálát lelte.

A délutáni edzésre elállt az eső, ami közel egy perccel jobb köridőket tett lehetővé. Ekkor futotta *Jochen Mass* 4,59.1 perces rekordkörét, ami ezen a pályán 168 km/ó átlagnak felel meg.

A rendezőség az igen változékony időjárás miatt úgy döntött, hogy a versenyeken minden futam előtt 3 tájékozódó kört engedélyez a versenyzőknek. Itt dönthetik el az általuk használni kívánt gumiköpeny típusát, a pálya felületétől függően. Először az 5 körös *Forma-Skoda* versenyt láttuk. Ezek a 180°-kal elfordított S—110-es motorral ellátott monoposto versenyautók 180 km/ó sebességre képesek.

Délben az *I. divízióban* 25 kocsi rajtolt a kétórás versenyre. A rajtvonalat elsőként az Alfás *G. Picchi* hagyta el, és ezt a helyét végig megtartotta, míg mögötte az Alfa-Romeók, Fiat—128 Coupék és Skodák gyűrték egymást. A futam végére egy könnyű eső ismét csúszóssá tette a pályát.

A *II.* és *III. divízió* 11+6 indulója délután rajtolt. A közel 300 kilóval nehezebb BMW-k nem voltak veszélyesek a Ford Caprik számára. Jellemző a nehéz pályára, hogy az 1 literrel kisebb motorral rendelkező II. csoportbeli autók komolyan lépést tudtak tartani a 3000 kcm-es „nagyokkal".



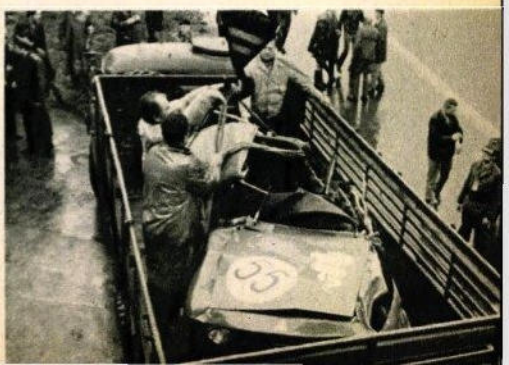
A tavalyi győztes, a német Dieter Glemser biztos kézzel tartotta a „kurzuson" a viszonylag könnyű súlyú Ford Capri RS 2600 LW kocsit

**Kovácsházy Ernő**

**EREDMÉNYEK. FORMA-SKODA:** 1. **Jaroslav Bobek,** CS, 34,44.2 (átl. 108 km/ó) — 2. **Ing. J. Rosicky,** CS, 35,41.3 — 3. **A. Patlejch,** CS, 36,33.7; — **1300 KCM:** 1. **Gianluigi Picchi,** I (Alfa-Romeo GTAj) 21 kör, 2 h 05,20.7 — 2. **M. Larini,** I (Alfa-Romeo GTAj) 20 kör — 3. **K. Wendlinger,** A (Alfa-Romeo GTAj) 20 kör; — **2000 KCM-IG:** 1. **Gerry Birell,** GB (Ford-Escort RS 1600) 23 kör, 2 h 03.33,9 — 2. **G. Pankl,** A (BMW-Alpina 2002) 22 kör; — **5000 KCM:** 1. **Dieter Glemser,** D (Ford-Capri RS 2600 LW) 24 kör, 2 h 03,56.4 — 2. **J. Fitzpatrick,** GB (BMW-Schnitzer 2800 CS) 23 kör — 3. **J. Mass,** D (Ford-Capri RS 2600 LW) 23 kör.



Utolsó felvétel Luigi Rinaldi 200 körül száguldó Alfájáról. Itt már a bal sarokban látható, pályát határoló fehér csíkhoz viszonyítva jobbra tart az Alfa, — amelyet röviddel ezután roncsként szállítottak el . . .



# ZALKÁSOK AZ „OROSZLÁNBARLANGBAN"

A Zalka Máté Motoros Klub gyorsasági csapata május 13—14-én az NSZK-beli Hockenheimban versenyzett. A három versenyzőnek összesen 6 motorral kellett indulnia, és a stábhoz ketten tartoztunk még: **Szőllősi Zsigmond** versenyszerelő és én, mint a csapat vezetője.

Érthető izgalommal készülődtek versenyzőink az útra, hiszen a hazai versenyek hiányában ez évben első rajtjukhoz készülődtek a fiúk. A 125, 250 és 350 kcm-es géposztályba neveztünk, négy MZ, egy Yahama és egy Aermacchi motorral.

Előljáróban el kell mondanom, hogy az odautazás során észrevehetőleg nyomasztóan hatott a fiúkra a gyors hockenheimi motodrom híre. Ilyen nevezetes pályán most indultak először. Még jobban nehezítette helyzetünket, hogy nemcsak az odautazás során áztunk végig, hanem az első edzés is szemerkélő esőben kezdődött.

Miközben a fiúk a pályán edzettek, Szőllősi sporttárssal együtt az volt a véleményünk, hogy szerencsésnek könyvelhetjük el, ha minden versenyzőnk megfutja a limitidőt. Kategóriánként nem kevesebb, mint 40—50 nevező volt, de a szabályok értelmében csak 35 indulhatott a versenyen.

A szabad edzések rendben folytak, különösebb probléma nem akadt, bár **Takács Béla** 250 kcm-es kéthengeres MZ-je olyannyira megsérült, hogy másnapra már a tartalékblokkot kellett beépíteni.

Végre, május 13-án, szombaton, a reggeli órákban demonstrációs tábláról megtudtuk, hogy az esős edzéseken is megfutották a fiúk a kötelező időt, és így rajtolhattak. Nagyon sokat jelentett az edzés, amit bizonyít **Godány Béla** és **Repits Géza** körönkénti 5—7 másodperces javulása. Végül is az indulók végleges létszámának összeállításánál mindhárom magyar kapott startkockát.

**A 125-ÖS KATEGÓRIÁBAN** 35-en vágtak neki a 17 körös, 115 km hosszú távnak. A németek bajnoka, **Gert Bender** Maicójával az élre állt, és az sem zavarta különösebben, hogy két hellyel hátrább a jó képességű angol **Simons** igyekszik őt utolérni Kawasakijával. Utánuk **Lothar John, Bob Coulter** következtek és legnagyobb meglepetésünkre az első kör végén **Repits Géza** a 9. helyen feküdt, mintegy 12 másodperccel a közvetlen élboly után.

Sajnos azonban amilyen jó volt a kezdés, nem olyan volt a folytatás, mert az 5. kör megkezdése után egy eléggé gyors fordulóban az MZ főtengelye eltörött, és csak a véletlenen múlt, hogy nem egy nagy bukással fejeződött be ez a műszaki hiba. **Godány és Takács** ekkor a 15. és 18. helyen utaztak, és megközelítőleg is e környéken fejezték volna be a versenyt, ha **Godány** mágnesmeghajtó fogaskereke nem törik szét, **Takács** pedig el nem csúszik a célegyenesre rávezető fordulóban. A versenyt végül is **Bender** nyerte.

**A 250 KCM-ES KATEGÓRIÁBAN** a 20 körös, 137 km-es távnak szintén 35 versenyző gyürközött neki, köztük **Repits Géza** (Szabó László tavalyi 250-es Yamahájával), **Takács** pedig a 250-es MZ-tel. **Repits** életében először indult Yamahával, kissé elfogódottan rajtolt, és már csak négyen voltak mögötte, amikor életre kelt a motorja. De a gép gyors volt, körről körre szépen jött fel, és végül is egyéni körrekordot futva, 2 perc 52 másodperc, 142 km-es óraátlaga bizonyította, hogy nem volt szégyenkeznivalója. Az igen erős mezőnyben 15-iknek fejezte be a versenyt. A futamot az angol **Jerry Lancester** nyerte, mögötte az NSZK-bajnok, **Walter Sommer,** majd az utóbbi időben mind jobban versenyző belga **Oronzo Memola** (valamennyi Yamaha) végzett. **Takács Béla** nem tudta kihasználni a 250-es MZ-et, így végül is a 22. helyre futott be. Összesen 28 versenyzőt lehetett értékelni.

**A 350-ES GÉPOSZTÁLYBAN** is érdekeltek voltunk **Godány Béla** révén, aki az Aermacchival indult. Ekkor már teljes erővel szakadt az eső, és mire sor került a rajtra, a versenyzők teljesen átáztak, ami nagyon nagy rendezési hiba volt. Negyedórát tartott a versenyzők felesleges bemutatása a hangosbemondó által, mialatt a hűvös időben rengeteg motor kihűlt, rossz volt nézni, hogy a start után milyen sokan küzködtek a motorindítással. **Godány** gépe viszonylag jól indult, de nem sok keresnivalónk volt a gyors kéthengeres Yamahák mellett az Aermacchival.

Húsz kör, 137 km volt a táv, amelynek végén az öreg osztrák **Jack Findlayt** intették le elsőnek, őt követte **Sommer** és az angol **Nelson,** valamennyien Yamaha gépen.

Ebben a géposztályban 40 versenyzőt engedtek a pályára és **Godány** három körrel a célbafutás előtt a 30. helyről kényszerült kiállni, mert a kuplung felmondta a szolgálatot.

Mindent összegezve: ilyen gyors pályán magyar utánpótlás még nem vett részt. Fiatal versenyzőink olyan sokat hallottak a hockenheimi pályáról — jó és rossz értelemben egyaránt —, hogy, véleményem szerint, kissé túlságosan tisztelték. Ezen elsőnek **Repits** tudta túltenni magát. Az élete első nemzetközi versenyét futó **Godány** igyekezett levetni az „előítéletet".

Ha fiataljainkkal előre akarunk lépni, akkor nemcsak a háztömb körüli versenyekre kell őket vinni, hanem bátran olyanokra is, ahol direktben, „vollgázas" fordulókkal kell megbirkózniok. A teljesség kedvéért meg kell még említenem, hogy — mint utólag kiderült — ezen az úgynevezett „Májusi Serleg" versenyen szinte betétszámként szerepelt a motorkerékpár, mert a fő szám a széria és speciál túrakocsik, a Grand Tourisme, a Forma—3 és a német autó gyorsasági sport division 1., division 2. bajnoksága volt.

**MOLNAR VILMOS**

## UTOLSÓKBÓL ELSŐK

Május 28-án Ljubljana volt a színhelye a Szomszéd Kupa salakversenysorozat idei I. futamának.

Meglepetésről osztrák sportbarátaink gondoskodtak, akik méltó ellenfelei voltak a gyengén kezdő és a versenyt rosszul befejező magyar csapatnak, amely **Szőke János, Csathó Sándor, Jakab János** és **Gyepes Barnabás** összeállításban állt rajthoz. **Szőke** az első futam első méterében nem tudta ágaskodó vasparipáját megzabolázni, és amikorra az elsőkerék földet ért, az abroncs, ahogy mondani szokták, kiment a formájából. Amíg új kerék került, addig kölcsöngéppel persze nem ment úgy, ahogy vártuk. Aztán az utolsó futam utolsó kanyarjában egy jó második helyet adott fel **Szőke** pályaelhagyás miatt. A magyarok közül egyetlen biztos pont volt **Gyepes Barnabás:** fölényesen nyerte valamennyi futamát; **Csathó** 12 pontot gyűjtött.

Az eredmény végül: 1. **Ausztria** 38 — 2. **Magyarország** 36 — 3. **Jugoszlávia** 16 pont.

Következő futam: szeptember 10-én Miskolcon.

## KÉSZULŐDÉS A DÖNTŐRE

Amikor nálunk Miskolcon dörögtek a salakmotorok a világbajnoki továbbjutásért, ugyanakkor az NSZK-beli Abensbergben a csehszlovák, a lengyel, a szovjet és a hazai versenyzők mérték össze tudásukat. A tét: az első nyolc indulhat majd a kontinens-döntőn.

Mint a FIM ellenőre, megállapítottam, hogy a verseny rendezése jó, a színvonala viszont alacsony volt. A rajt utáni sorrend a legtöbb futamban nem változott a célig. A sérülésmentes négy bukást valószínűleg a mély és laza talaj okozhatta, ezért minden futam után pályakarbantartást kellett végezni. Minthogy a versenyzők nem reklamáltak, én sem tettem észrevételt, bár csodálkoztam, hogy bizonyos FIM-rendelkezéseket egyáltalán nem, vagy csak alig ismertek a rendezők. Az izgalom nélküli versenyen végül továbbjutottak: 1. **Henry Glücklich** (PL) — 2. **Jan Holub** (CS) — 3. **Grigorij Klinovszkij** (SZU) — 4. **Miloslav Verner** (CS) — 5. **Vlagyimir Paznikov** (SZU) — 6. **Zygfryd Friedek** (PL) — 8. **Jerzy Szczakiel** (PL).

**DÉKÁN GYÖRGY**

# SPORTHÍREK

**SZABÓ LÁSZLÓ ÉS DRAPÁL JÁNOS** világbajnoki pontot szerzett az Osztrák GP-n. A 125 kcm-es géposztályban Nieto (Derbi) nyert, Szabó a 8. helyet foglalta el. A 250-es kategóriában Jansson (Derbi) győzött, Drapál a 9. és Staša (Jawa) 11. A következő két osztályt Agostini nyerte (MV); Szabó a 10. lett a 350-esek között. Ez utóbbi géposztályban Drapál foglalja el a VB-lista 6. helyét. Az Olasz GP 350-es kategóriájában, amelyet Agostini nyert meg, Szabó a 13. helyre futott be.

**ÚJ PÁLYÁN,** Nivelles-ben került sor a Forma—1 VB Belga Nagydíjára, mert a „GP Versenyző Szövetség" nem fogadta el a Spa melletti régi pályát. A brazil Emerson Fittipaldi második győzelmét aratta. „John Player Special", azaz Lotus kocsiján, és ezzel az 5. VB-futam után 28 ponttal listavezető lett az egykori világbajnok, a 19 pontos Denis Hulme előtt.

**A JUNIOR CROSSBAJNOKSÁG** II. futamát a Szegedi Volán rendezte. Szerencsés kimenetelű bukások jellemezték a versenyt. Győzött a helyi klub versenyzője, Darász — 2. Domonkos, Volán Debr. — 3. Harsányi, Volán Szeged — 4. Mészáros, MTE Szolnok — 5. Menyhárt, Volán Debrecen.

**A MOTORCSÓNAK VB** 250 kcm-es hajóosztályában a Bajai Posztó SC-től László Ferenc képviseli színeinket a június 25-én, Milánóban rendezendő versenyen. Ezen a napon kerül sor a francia országi Villeneuve-ben az 500-as hajóosztály EB-versenyére, amelyen az erzsébeti Spartacusból Börzsei Ottót és a bajai Csapláros Lászlót nevezte a Motorcsónak Szövetség.

**A GOKART-BAJNOKSÁG** Esztergomban rendezett 3. futamának több mint félszáz indulója volt. A Szenior csoportban Szántó László volt a legeredményesebb. — 2. Lennert Antal, Volán Veszprém — 3. Szücs József, Cs. Papír — 4. Győri László, Cs. Papír — 5. Pekári Béla, Pestv. Gépgyár — 6. Rácz Géza, Cs. Papír. A Junior kategóriában: 1. Sebestyén Károly, Volán Kaposvár — 2. Pittel Béla, MALÉV — 3. Bartzi József, Cs. Papír — 4. Kovács Sándor, PG — 5. Bogovics László, Kecskemét — 6. Szabó János, PG. A Zamecsnik-kupát Rácz Géza, a csapatversenyt a Csepeli Papír nyerte. Az ifjúsági (14—17 éves) kategóriában az első négy helyet nagyalászonyi úttörők (Illés Tibor, Csongrádi Endre, Császár Károly és Szeder László) foglalták el, utánuk a MALÉV színeiben ifj. Tasnádi Róbert és Szalai Vilmos érkezett a célba.

**AZ ÚJ EURÓPA-BAJNOKSÁG,** amelyet a FIM oldalkocsis crossversenyekre írt ki, izgalmas bemutatkozóval kezdődött. A belgiumi első futamot 3 ponttal a szovjet Anatolij Szibircov (Ural—750) nyerte — 2. Heugten, NL (Norton—750) — 3. V. Tyelegin, SZU (Ural—750).

**ÚJABB FERRARI-GYŐZELEM** született az 1000 km-es Nürburg-versenyen. A 22,8 km hosszú pályaszakaszon folyó csatában, 166,7 km-es óraátlaggal első a Peterson/Schenchen pár lett, 6 óra 01.40.2 idővel, őket követte márkatársuk, Redman/Merzario. Harmadik lett az Alfa-Romeo legénysége, dr. Marko/Adamich.

**101 INDULÓBÓL 17 KOCSI** ért célba a 20. Akropolis Rallye-n. A 3600 km-es verseny athéni céljába a svéd—olasz páros, Lindberg/Eisendle ért elsőként Fiat 124-es kocsijával. Az ezt megelőző Marokkó-Rallye győztese, a finn Lampinen a 2. helyre hozta Lancia Fulvia HF-jét. A Nemzetközi Rallye Bajnokság állása az 5. futam után: 1. Lancia 28 pont — 2. Porsche, 18 — 3. Ford, 11 — 4—5. Fiat és Saab, 9—9 pont.

**A MODELLAUTÓIRÓL ISMERT** olasz Politoys gyár, valamint a francia Motul olajgyár új versenyistállót alapított a Forma—1 osztályban. A Ford V—8 motorral meghajtott versenyautó pilótái a brazil Carlos Pace és francia Henri Pescarolo lesznek.

**JÓ RENDEZÉS,** jó szervezés, sok kedves figyelmesség és baráti hangulat jellemezte az Autóklub csepeli szervezetének ráckevei autós ötpróbáját.

# Bemutatjuk: GAÁL PÁLT



Ösztöndíjból és némi atyai készpénz-segélyből vásárolta 1960-ban, az akkor 18 éves *Gaál Pali* az első járművét, egy 250-es Jawát. A fiatal tévéműszerész — családi hagyomány alapján — már előzőleg is be volt oltva benzinnel.

Másfél év múlva autós lett Paliból. Egy használt Skoda Octaviát vásárolt. Aztán hamarosan átcserélte egy valamivel jobb Octaviára. (Ezeken tanulta meg az autó szerelését és az autósport szeretetét.)

Az 1964-es József Attila-túraversenyen indult először, és bár a bemutatkozás nem sikerült (a sebességváltó sérülése miatt kiesett a versenyből), de ebből az ismeretségből szerelem lett. Némi késéssel ugyan, mert egy másik szerelem miatt, amely házassággal végződött, kissé elodázódott a versenyzés.

Két év múlva, amikor már egy használt Skoda MB-je volt, benevezett a Nemzetközi Cordatic Rallye-ra és 4. helyével ő lett a legeredményesebb magyar versenyző a kategóriájában. Az év végén a Túrabajnokság 2. és a Rallye-bajnokság 3. helyéért járó oklevelet kapta. Igaz, a versenyidény „megette" a kocsiját, ezért nem indulhatott az 1967. évi versenyprogram valamennyi futamán, de azért így is helyezve volt a bajnokságban. A következő évben sem javult kocsijának műszaki állapota, emiatt csak két versenyen indult — és célba is ért. A családi zúgolódás, no meg a kocsi kopottsága miatt 1969-ben csak a Cordatic-versenyen vett részt. Kategória-harmadik lett.

Az új év új irányt adott Gaál Pálnak. *Farkas Elek* műegyetemi adjunktussal közösen vásároltak egy rozzant 500-as Puchot. Sok száz órákat dolgoztak a kis vörös ördögön, de érdemes volt. Pali vezetett, Elek navigált, és ezt olyan kitűnően csinálták, hogy 1970-ben ők nyerték el a bajnoki címet.

Az 1971. évet az egyesület (a Volán SC) tulajdonában levő hároméves TR 650 Puch-hal folytatták. Feljegyzése szerint pontosan 1184 munkaórája fekszik ebben a kocsiban (Farkas Elek munkája nélkül). De megérte, mert tavaly ismét bajnokká avatták — holtversenyben — a pécsi *Bálint Árpáddal* együtt.

— *Idén sajnos szétváltunk* — mondja szomorúan. — *Farkas Elek kapott egy klub-Trabantot, én pedig egy új navigátort: Gáll István, negyedéves műegyetemi hallgató személyében. Most bejáratjuk egymást* — viccelődik a most 30 éves Gaál (két a-val és egy l-lel), aki klubtársának, a bajnok *Balatoni Mihálynak* tavalyi Skoda Rallye-ját örökölte, amellyel a visegrádi hegyiversenyen kategóriagyőzelmet aratott. Igazán nem rossz bemutatkozás.

— *Kezdetben én sem tudtam kivonni magam az „énvagyokaversenyző" lelki beállítottság alól, ennek nyomán én is száguldoztam a városban. De ez már régen elmúlt, annál is inkább, mert például itt, a Bajcsy-Zsilinszky úton veszélyesebb a közlekedés, mint versenyen a gyorsasági szakasz. Ami a versenyzést illeti, az a véleményem, hogy csak annyit szabad menni, amennyit az ember tud, és nem annyit, amennyit a motor tud. Akkor nem lehet baj. A sportsikerhez megfelelő műszaki felkészültség kell! Azaz: sok munka. Majdnem bizonyíthatóan kijelentem: ha a focistáknak annyit kellene dolgozni, mint az autósoknak, akkor legfeljebb 3—4 csapat kergetné a labdát az NB-ben. Arról nem is szólva, hogy menynyibe kerül nekünk a sportolás. Tizedik éve dolgozom a Gelkánál, ahol azért kedvezőtlen a gazdasági helyzetem, mert sportolok. Pedig, ha átminősítenének egy másik meglevő munkabeosztásba, kevesebbe kerülne a versenyzés. Igaz, a klubom felajánlott már kedvezőbb lehetőséget, de természetem ellen van a munkahely gyakori cseréje.*

# CROSS-NÉPÜNNEPÉLY

Csak éppen ökörsütés nem volt (helyette finom fokhagymás kolbászok sercegtek a tepsikben), de, egyebek között pattogtak a puskák a céllövöldében, és az árnyas fák alatt evett-ivott a szenior bajnokság futamára összesereglett mintegy 4000 (!) cross-hívő, a tízezer lakosú Kiskunlacházáról és környékéről. Maga a motorkerékpáron közlekedő tanácselnök, *Komár László*, a helyi motorsport patrónusa is ott szurkolt végig és tanúja volt a lacházi *Czuni Laci* futamgyőzelmének. Mondta is a díjkiosztónál, ahol a nagyközség 700 éves jubileumára készült ezüst serlegeket átadta a győzteseknek, hogy a helyi motorsport 11 éves fennállása óta ez volt az első helyi győzelem.

Ami a verseny rendezését illeti, egyet és mást megtanulhatnának a fővárosi klubok. A tengersík Alföldön csak itt vannak dombok (a térképen még nem találhatók), amelyeket a lacházi fiatalok „építettek" a motorsportot szerető szovjet katonák segítségével. Hangszórók és zászlódísz, izgalmas versenyek és árnyas depók voltak kellemetes kísérői ennek a gördülékenyen rendezett „cross-népünnepélynek", amelynek öt csehszlovák résztvevője is volt.

A 250-es géposztályban verhetetlen volt a Zalka Máté feliratú, sárga trikós *Kiss László*, aki mindkét futamban biztosan győzött. A fiatal *Vesztergom Jenő* ismét bizonyított a 2. helyével, pedig a két szlovákiai fiú *Karel Laczkó* (a tavalyi bajnok) és *Tomas Veres* ugyancsak szorongatta.

Nagy csatározások folytak a nagykategóriában, amelyben a frissen összefort kézcsontú *Simon Ferenc* csillogtatta képességét, de időnként elzsibbadó jobb kezefeje miatt a 2. futamban kissé lemaradt. Annál jobban „fűtötte" CZ-jét a Zalkás *Závodny István*, aki a 2. futamban a pompásan crossozó *Czuni László*val viaskodott. A rajt után a szerény Laci gyerek vezette a nagy falkát, de az 5. körben *Závodny* mögé szorult. Aztán az utolsó körben — a Zalkás elvéthetett valamit — a lacháziak szemefénye egérutat nyert, és hátsókeréken táncoltatva paripáját, elsőként vágódott a célba. A 19 éves autószerelő *Czuni* elegánsan, kockázat nélkül versenyzett, megérdemelte a lelkes közönség ünneplését.

Mindent egybevetve: nagyszerű sportot hozott ez a napsütötte vasárnap délután. **(R.)**

**EREDMÉNY. 250 KCM** (2×40 perc + 2 kör): 1. **Kiss László**, ZM, 2 pont — 2. **Vesztergom Jenő**, Videoton, 5 — 3. **Tomas Veres**, CS, 7 — 4. **Karel Laczkó**, CS, 8 — 5. **Reitterer László**, ZM, 10 — 6. **Somogyi József**, Ajkai Alu., 12 — 7. **Bányai József**, Videoton, 12 — 8. **Gubala Pál**, HSE, 18 — 9. **Garbacz Imre**, Videoton, 19 (mind CZ) — **500 KCM** (2×40 + 2 kör): 1. **Závodny István**, ZM, 4 — 2. **Mohácsi Jenő**, HSE, 6 — 3. **Simon Ferenc**, Videoton, 6 — 4. **Kökényesi György**, ZM, 10 — 5. **Stefan Bučenec**, CS, 12 — 6. **Szép András**, ZM, 12 — 7. **Czuni László**, Kiskunlacháza, 15 — 8. **Miskolczi István**, Volán Szeged, 17 — 9. **Nádudvari Lajos**, HSE, 19 — 10. **Rózsás János**, Ajkai Alu, 20 pont (mind CZ).

**CÍMLAPUNKON:**

**Az új Opel Rekord 1,9 literes motorral**

(Illusztráció a 15—17 oldalakon közölt cikkhez)

**„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**

72.7908 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



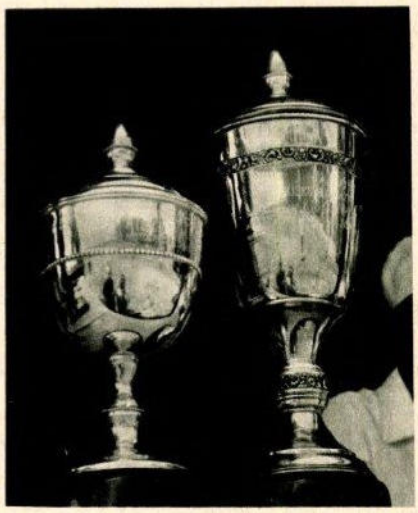
# Cross-népünnepély

Együtt a félliteresek élmezőnye: Szép (4), a győztes Závodny (10), Mohácsi (7), Simon és Czuni

A szelek szárnyán a verhetetlen Kiss László

Kiskunlacháza 700 éves fennállása alkalmából a tanács „Kiskun Kupát" írt ki







A soproni Haplár Lászlónak nemcsak a trikója szakadt el, hanem — és ez volt a nagyobb baj — a CZ-jének a gázbowdenje is, ezért crossozott csak egykézzel. Dicséretes...

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)



Afeletti örömében, hogy megnyerte a futamot, Czuni Laci felrántotta CZ-jét, és a lacházi fiatalság szelíd biztatása közben így táncoltatta célba motorját