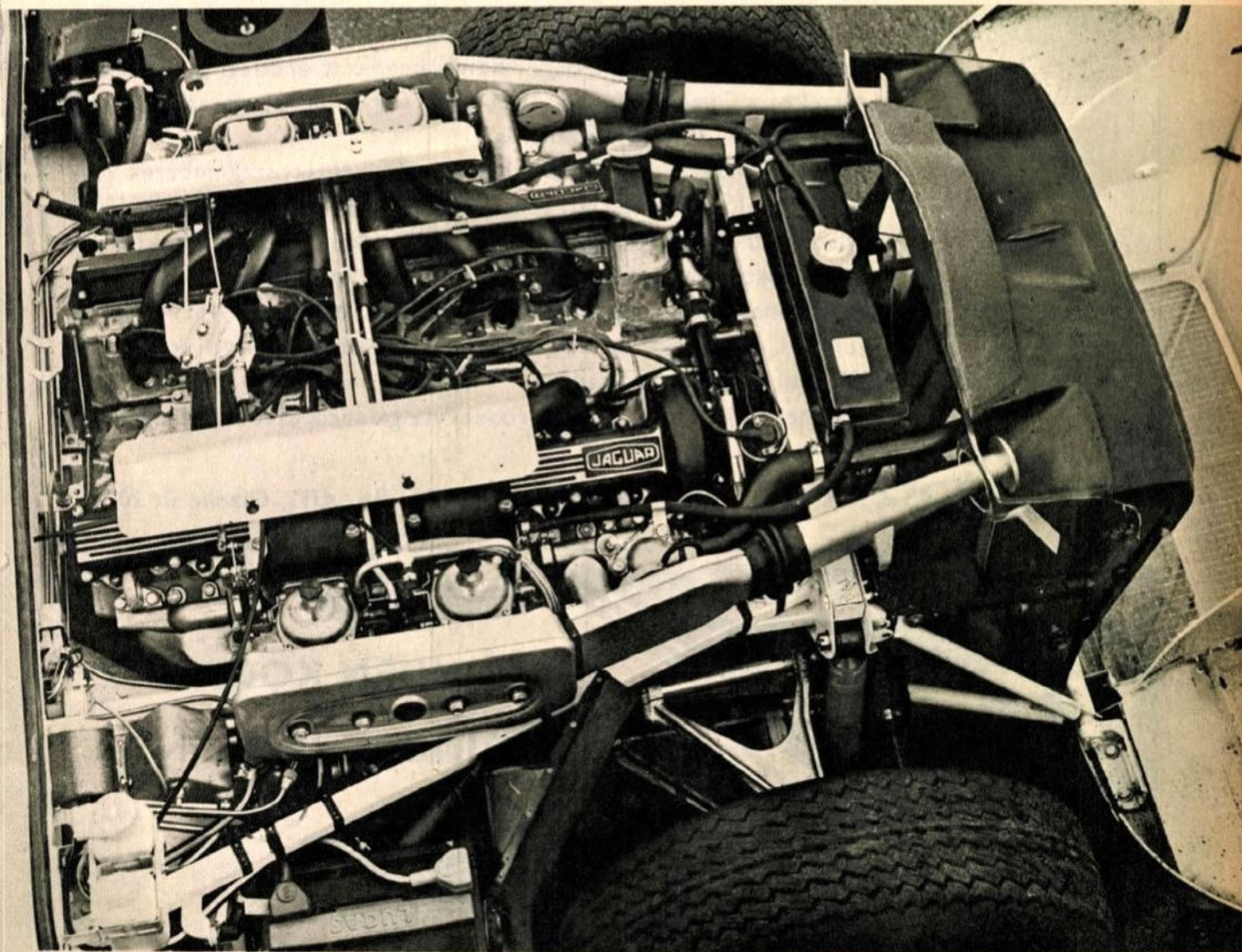




**a
m**



autó-motor

XXIV. évf.
1971. IV. 21.
Ára: 3 Ft

8



1971
JANUÁR 1-TŐL



**A GENERAL MOTORS-szal történt
megállapodás alapján
a HUNGAROSZERVIZ-nél megalakult az**

OPEL

KADETT B, C ● REKORD A, B, C
COMMODORE G, GS, GSA, GSE ● MANTA ● ASCONA
KAPITÁN ● ADMIRAL ● DIPLOMAT típusú

gépkocsik **garanciális** javítószolgálat, vevőszolgálat és konszignációs raktára. A **Hungaroszerviznél** beépített **eredeti gyári** alkatrészekre a General Motors 10 000 km vagy 6 hónap garanciát ad, a garancia-időn túli javításoknál is.

A javítási munkákat a General Motorsnál kiképzett szakemberek végzik gyári előírások szerint, speciális szerszámokkal és készülékekkel. A szerkezeti alkatrészekon kívül az eredeti karosszéria-elemekben és fődarabokban jelentkező igényeket is kielégítjük.

A folyamatos kiszolgálás érdekében igényét jelentse be vevőszolgálatunknál. Az igényeket a jelentkezés sorrendjében elégítjük ki. Díjtalan műszaki tanácsadás.

Garanciális javításoknál az **Euroszerviz** garanciafüzetét is elfogadjuk.

HUNGAROSZERVIZ Tel.: Vevőszolgálat 835-975 Bp. XIV., Gizella út 20.

VILAGSZÍNVONAL



**MINDEN KOCSIHOZ
MINDEN IDŐBEN**



SZAVAZUNK

Oldalakat tudnánk megtölteni képekkel, ha csak részleteiben is illusztrálni szeretnénk mindazt, amire igent mondunk, amikor most, április 25-én leadjuk szavazatunkat azokra az emberekre, akiket képviselőnek küldünk a legmagasabb politikai testületbe, az országgyűlésbe és a lakosság legközvetlenebb területi szerveibe, a tanácsokba. Mert nem egyszerűen emberekre szavazunk, akik helyettünk és nevünkben tevékenykednek majd ezekben a testületekben. Hanem mindarra, ami ebben az országban az utolsó két és fél évtizedben a fejlődés érdekében történt, és közeli és távlati elképzeléseinkre, írásban is lefektetett terveinkre, amelyek megszabják a magunk és utódaink jövőbeli életét. Arra a társadalomra szavazunk, amely megszüntette ebben az országban a nyomort, és amelyet úgy akarunk tovább formálni, hogy a jólétnek mindenki részese legyen.



Lesz világítás a kerékpárokon!

Ezt a címet eddig legfeljebb kérdőjellel láthattuk el. S most — végre, végre — kijelentőmondatként, sőt: örömet kifejező felkiáltójellel írhattuk le.

Olvasóink emlékezhetnek a „Ne legyen több ilyen halál!” című riporttal kezdődött cikksorozatunkra, majd vezércikk-ként közöltük a parlament üléséről készített jegyzőkönyvet: egy országgyűlési képviselő felszólalását s a belügyminiszter válaszát abban az áldatlan ügyben, hogy a kerékpárok tízezrei lámpa nélkül közlekednek útjainkon.

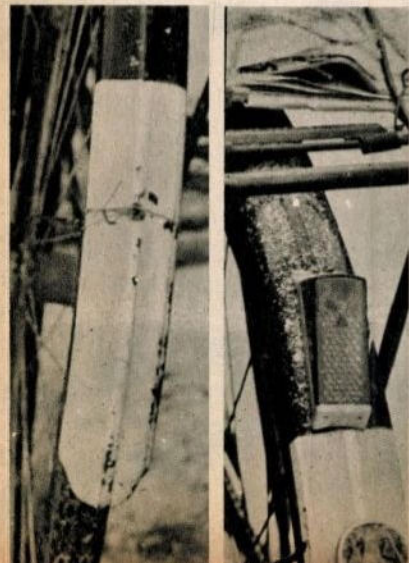
De ettől nem változott a helyzet: az üzletekben továbbra is árusítottak kerékpárt világító-felszerelések nélkül, és továbbra is karikáznak esténként a sötétbe burkolt kerékpárosok. Miért? Miért?

A miértekre az okok és okozatok egész láncolata lehegett a válasz. Kár lenne most visszapergetni: mi volt e láncolatban emberi mulasztás és mi volt tekinthető „objektív” indoknak. Újságcikkkel hiába is próbálnánk elhárítani ezeket az akadályokat. Így hát — mert a sajtó munkatársai, a lenini útmutatás szerint, nemcsak kollektív propagandisták, hanem kollektív szervezők is — az Autó-Motor szerkesztősége, a Belkereskedelmi Minisztérium Ipari Főosztálya vezetőinek segítségével összehívatott egy országos jellegű tanácskozást, hogy ott ne csak tisztázzák a tennivalókat, hanem határozzanak is a végrehajtásról.

Az ankéton megjelentek az ország minden részéből a kis- és nagykereskedelmi, valamint külkereskedelmi vállalatok, az érdekelt gyárak vezetői, a Kohó- és Gépipari Minisztérium és a Belügyminisztérium képviselői is.

Megnyitó szavaiban dr. Gazda Tamás főosztályvezető az-azal kezdte: „*Atérzem a probléma súlyát, mert én magam is autós vagyok.*” S ez megadta az egész tanácskozás hangvételét. A résztvevők elmondhatták: soha ilyen valós megvilágításban nem került terítékre ez a súlyos kérdés, nem érezték ilyen tisztán, hogy itt nem egy áru-fajta „forgalmazásáról”, hanem emberéletekről kell dönteniük.

Igaz, hallottunk még olyan felszólalást is egyik-másik kiskereskedelmi vállalat részéről: „*Aki nem akarja megvenni a kerékpárhoz a lámpákat is, azt nem kényszeríthetjük erre; ez árukapcsolás lenne.*” Vagy: „*A kerékpárosok többsége csak nappal közlekedik, hogyan kötelezhetnénk hát arra, hogy napfénynél is felszerelje a világítást!*” De szerencsére ezeknek az érveknek ott helyben volt meg a kellő visszhangjuk: a többi kiskereskedelmi vállalatok vezetői választották le magukat az ilyen állásponttól. „*Emberek szerencsétlenségét kell megelőznünk!*” És egyébként is, rendelet van érvényben, amit meg kell tartani. Mert a Kresz Függelék 29. cikke nemcsak azt írja elő, hogy a kerékpárt fel kell szerelni megfélelő első és hátsó világítással, hanem a 4. pontban azt is, hogy „*Kerékpárt forgalomba hozni csak az 1. pontban felsorolt berendezésekkel szabad.*”



Fénykép a bizonyíték: olyan kerékpárok is közlekednek tömegével a mi útjainkon, amelyeken nemhogy világítás, hanem még macskaszem se fedezhető fel! Pedig szebb is a kerékpár szabályos felszereléssel...

Kis vita is indult e fölött: hol kezdődik a „forgalomba hozás”? De hamarosan megállapították: a gyárban! Így hát Székely István, a Csepeli Kerékpár- és Varróépgyár igazgatója ígéretet tett arra, hogy azonnal elkezdik az előkészületeket, és legkésőbb 1972. január 1-től csak világítással ellátott kerékpárok kerülnek ki a gyárból. (Ezt persze csak „biztonsági” határidőnek tekinthetjük, hiszen exportra ma is csak világítással szállíthatják a kerékpárokat!) A KGM képviselője kötelezte magát, hogy ellenőrzi: a gyár tartsa is meg ezt az ígéretét.

De lesz-e elég világító-felszerelés? A gyártmány gazdájának, a Bakony Műveknek a kereskedelmi igazgatója, Kovács László kijelentette: évente ugyan 300 ezer garnitúránál többet nem képesek gyártani, de ezt a mennyiséget ütemesen fogják szállítani. A külkereskedelmi vállalatok hozzátették: további importtal igyekeznek növelni ezt a mennyiséget. Így tehát az üzletek az igényeket a jelenleginél még jobban ki tudják majd elégíteni.

Dr. Bokor György, a Belkereskedelmi Minisztérium Műszaki Osztályának vezetője pedig — aki az ankétot irányította — arra vállalt kötelezettséget: felhívást juttat el az egész kereskedelmi hálózatra, hogy mostantól kezdve lehetőleg csak világító-apparátussal együtt adjanak el kerékpárt — akár rászerveve, akár hozzácsomagolva. A gyár által vállalt határidő, tehát legkésőbb 1972. január 1. után pedig szigorúan felelősségre vonják a boltvezetőket, ha ezt a rendelkezést megszegik.

Persze, ez ügyben a sajtónak, rádiónak, tévének is van mit tennie. Fel kell hívni a lakosság figyelmét arra, hogy itt nem árukapcsolásról, vagy éppen áremelésről van szó, hiszen egyrészt értékesebb a kerékpár, ha az értékes világító-felszereléssel is el van látva, másrészt ez az intézkedés elsősorban a vásárlók érdekét — sőt: életét — védi.

És akinek a most használt kerékpárjához nincs világítása? Semmiféle kifogást nem lehet elfogadni. Mert az üzletekben jelenleg is hatféle magyar, egy NDK-beli és egy olasz típusú teljes világítási készlet vár tetemes mennyiségben vevőre, 135—190 Ft közötti áron. És akinek csak a hátsó lámpa hiányzik, külön is kaphat 11,50—24,— forintért, és dinamó is van elég, 64,— és 88,50, illetőleg 106,— forintos áron.

Most már csak az a fontos tehát, hogy a kerékpárosok valóban felkeressék a boltokat, hogy felszeretlen járműüket ellássák az előírt világító-készülékkel.

Ez pedig már nem a kereskedelmen múlik, hanem — a rendőrségen. Az autósok a maguk bőrén érezhették, mennyire jogos volt az Országgyűlés legutóbbi ülészakán dr. Belák Sándor vesprémi képviselőnek a belügyminiszterhez intézett interpellációja: „*Most már el kellene érni, hogy a sötétben kivilágítatlan járművek ne közlekedhessenek... Sajnos, a közlekedésszerűzeti hatóságok nem tudnak érvényt szerezni az ide vonatkozó szabályok és előírások betartásának*” — mondotta a képviselő. És akkor Benkei András belügyminiszter, többek között, ezt válaszolta: „*A rendőrség ma is folyamatosan fellép az ilyen, emberéleteket is veszélyeztető szabálytalanság ellen.*” Ennek hatásossága azonban nemcsak a rendőrségen múlik. A feltétel az is — hangsúlyozta a belügyminiszter —, „*hogy a szükséges világító-eszközök az ország minden részén kellő mennyiségben a vásárlók rendelkezésére álljanak.*”

Nos, ez a feltétel most már adva van. Ne legyen tehát egyetlen falu sem, ahol a helyi rendőrök ne intézkednének ebben az ügyben. Hogy az adott esetben a rendőr elégnek tartja-e csupán a figyelmeztetést, vagy helyszínbírságolást, esetleg feljelentést alkalmaz — nem érdekes. Az eredmény a fontos. Hogy jogosan írhattuk le:

Lesz világítás a kerékpárokon!

Reményi-Gyene István

Több szem többet lát...

LEGYEN KÖVETKEZETES A SZERKESZTŐSÉG!

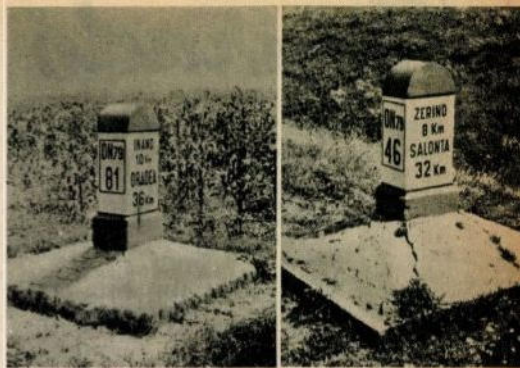
Az Autó-Motor 5. számának „Motorosok?” című cikkében három motorosról tettek említést, akik eltérhető módon vagánykodtak járműveiken. Bántó, hogy egyikük rendszámából csak a számokat közölték. Bántó, mert véletlenül a saját járművem rendszáma is ilyen számú, valamint szakosztályunk egyik hosszú-hajú tagja is. Kellemetlen is, mert a lap megjelenése óta előfordult, hogy a mellettem elhúzó járművek utasai — nyilván a pilóta felbuzdítására — leköpödték, illetve az egyik távolsági busz pilótája a hamut a szemembe igyekezett szórni. Pedig a jelzett napon semmi esetre se lehettünk a budai hegyekben: Sportkörünk vértesi turistaházának áramfejlesztő gépet javígtattuk, s csak 21-én este tértünk vissza Pestre, mindketten.

Korábban az Autó-Motor — arra való hivatkozással, hogy a teljes rendszám ismeretlen, továbbá a bejelentő lehet az állítólagos tettes haragosa is — nem adott helyet az ilyenfajta bejelentéseknek. Most viszont, a motorosok elleni kampány idején, íme előfordult. Sajnos, újságaink gyakran elkövetnek ilyesmit. Javasoljuk inkább, hogy az ilyenfajta bejelentéseket továbbítsák a rendőrségre, illetve szakosztályunkhoz, hogy amennyiben az elkövetkező sportkörünk tagja, eljárassunk vele szemben a fegyelmi hatáskörünk keretein belül.

Ha figyelembe vesszük, hogy a cikkben idézett számmal sok motorkerékpár futhat hazánkban, de csak fővárosunkban és környékén is, az eddig kiadott betűjelek alapján (KA-tól LK-ig; EA-tól OF-ig), így elképzelhető, hogy nemcsak velem, vagy velünk fordulhat elő ilyesmi, míg a tényleges bűnös „röhög a markába”.

A továbbiakban legyen következetes a Szerkesztőség is. Kérjük, hogy tettüket a lap hasábjain vonják vissza! Nem szégyen megbukni az olvasótábor előtt, ha beismerik az elkövetett hibájukat, de nagy hiba lenne a kimagyarázkodás is!

BUDAI PEDAGÓGUS SPORTKÖR MOTORSAKOSZTÁLYA
(aláírás)



ROMÁNIÁBAN LÁTTAM!

Nemcsak feltűnő és jól látható az ország-utak melletti kilométerkő, hanem egyben felvilágosítást is ad a legközelebbi helység és a legközelebbi nagyobb város távolságáról. Hogy feltűnőbb legyen, betonba ágyazva kimagaslik a növényzetből és az alsó és felső része élnék vörös.

BOJAR SANDOR

KÖZLEKEDÉSEK A GYERMEKEKÉRT

A debreceni 6. sz. Volán szocialista brigádjai a „Közlekedési dolgozók a gyermekekért” mozgalom keretein belül 12 általános iskola igazgatóságával kötötték 3 évre szóló szocialista szerződést, amelyben kötelezték magukat, hogy az általános iskolás gyermekekkel a gyalogosokra, kerékpárosokra és utasokra vonatkozó Kresz-előírásokat ismertetik.

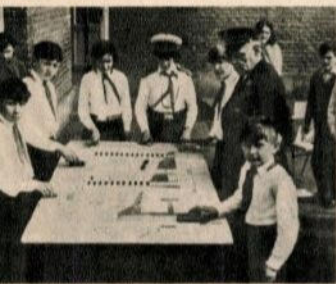
Segítenek a pedagógusoknak a Kresz-oktatást gyakorlatiasabbá tenni azzal, hogy jelenleg 3 iskolának, majd folyamatosan a többinek teraszokat készítettek, illetve készítettek, jelzőablakkal és miniatűr járművekkel felszerelve. A tavasz folyamán kerékpáros és mikrobuszos körutára viszik a gyermekeket, hogy a gyakorlatban is bemutassák az elméletben tanultakat. Minden iskolában megalakították a közlekedési járőrszerepeket, összesen 12 iskolában (6 Debrecenben, 6 pedig vidéken), közel ezer gyermekkel. Vállalták a gyermekek kiképzését is, akik részére havonta rendszeres oktatási tartanak, filmvetítéssel. Mind a 12 iskolában rendeznek Kresz-vetélkedőket, amelyekre a Vállalat igazgatója összesen 12 futball-labdát ajánlott fel.

Még a tavasz folyamán az úttörő közlekedési járőrök a gyalogosokra, kerékpárosokra és utasokra vonatkozó szabályismeretből vizsgát tesznek. Sikeres vizsga esetén „Kerékpárhajtási engedélyt” kapnak. Az úttörő „rendőrök” felszereléséhez is hozzájárulnak a szocialista brigádok: 50 db válszijas derékszíjat juttatnak az iskoláknak, hogy a szolgálatot teljesítő gyermekek megkülönböztetést nyerjenek.

A helyes kezdeményezést még 1970 tavaszán indította el a 6. Volán Vállalat vezetősége és a Május 1. szocialista brigád vezetője, Antal Pál közlekedési önkéntes rendőr, majd csatlakozott még 11 brigád, amelyeknek tagjai között szintén vannak önkéntes rendőrök. A terv végrehajtásához a 6. Volán igazgatója, Kmetty Gyula is segítséget nyújt.

Megnyitásban a tavalyi esztendőben 26%-kal sikerült csökkenteni az azelőtt állandóan növekvő számú gyermekbaleseteket. Bízunk benne, hogy a 12 szocialista brigád kezdeményezése országos mozgalommá fejlődik.

MESZÁROS LÁSZLÓ r. alezredes



MOTORHIBA?

Az autó és az ember közötti számos hasonlóság egyike, hogy mind a kettő használat közben romlik el. Az orvostudomány a megelőzés több módszerét felfedezte már, és a kocsi is ajánlatos jókarban tartani. Mindamellett, ki ne élte volna át már ama kellemetlen aligha mondható pillanatot, amikor az imént még kellemesen duruzsoló, egyenletesen húzó motor nagyot tüszent, vagy még annyit sem tesz, csupán elhallgat és az iménti táptos megszéldült elefántként cammogva köti ki a padkán? Ráadásul az is köztudott, hogy az efféle malőrök sohasem akkor következnek be, amikor az ember sétakocsiját indúl, hanem amikor sürgős dolga után lohol. Továbbá sohasem egy csendes mellékutcában, vagy egy javítóműhely kapujában, hanem kizárólag csúcsforgalomban a Kálmán tér közepén, vagy éjszaka, hóvihárban a Hortobágy két kútágasa között.

Ilyenkor két eset van: a hiba vagy javítható, vagy sem a tethelyen. Továbbá: aki vezette a kocsi, vagy ki tudja javítani a hibát, vagy sem. Mindkét nemleges esetben már csak egy lehetőség marad: várni a jószerecsére. Mivel azonban materialista korunkban a szerencsét az égietől hiba várjuk, nyilvánvalónak tűnik, hogy csakis emberi segítségre számíthatunk. Majd csak jön arra, s ha jön, majd csak megáll valaki!

Ezt mondja a józan ész. Amde nem mindig ugyanezt bizonyítja a tapasztalat. Jóllehet a műszaki elsősegély motorizált korunkban éppoly feltétlen kötelesség, mint ama másik elsősegély. Talán erős a hasonlat, mivel előbbi esetben mégsem életveszélyről van szó? Olykor arról is, hiszen látatlanban senki sem tudhatja, hogy az út szélén rekedt autós történetesen nem beteges lenne? Hiszen a józan ész is azt diktálja: ma nekem, holnap neked... A hóban elakadt kocsi is azzal a tudattal taszítjuk meg, hogy holnap a miénket kell másokkal megőleketni. Nem azzal, akinek előzőleg mi toltuk meg, ő már ki tudja hol jár, de a kör — egyszerű matematika — bizonyos idő és alkalom múltával bezárul.

Elkeseredésre még sincs ok; bár a közlekedésrendi mordlunk tartana már ott, ahol máskülönbön — ha mechanikai hiba van — már tart. E sorok írója például egy esztendő alatt kétszer került nehéz helyzetbe. Először a Szófián Várnával összekötő, könnyűnek és sűrűn lakottnak éppen nem mondható út közepén. A hiba — egy kötés lazulása az olajsűrűhöz

— szerencsére percek alatt helyrehozható volt. De ha a csomagartóban nincs tartalékolaj, hosszú vesztégre kárhazott volna. De alig bújtam a motorfedél alá, amikor fékcsikorgás hallók. Kitekintek: a Balkán-hegység közepén egy magyar Trabant állt mellettem, és vezetője érdeklődött: nincs-e szükségem segítségre? Nem volt, de még is sajnálom, hogy a köszöneten túl, nem jegyeztem meg nevét, rendszámát.

A minap azonban, sürgető reggeli úton, az Erzsébet-híd budai felhajójában állt le a motor. Utitársamat, aki nélkül egy színházi próba nem tudott volna elkezdődni, egy megállított maganautós vitte el — készséggel. Míg én — akadályként a forgalomnak, de még félreállni se volt hová — sebtében végigellenőriztem a gyújtás útját, sajnos eredménytelenül. Egymás után húztak el mellettem a járművek; a vízesség a Gellért-szobor alatt egykedvűen csorgott, s ugyanolyan nyugalommal nézegettek engem az alatta levő buszmegállóban várakozók is. Matt helyzetben voltam, már csak az óvatos — és veszélyes — visszagaritás lehetősége maradt, a hidfeljáróból. Ekkor egy világosszürke Volga lassított mellettem és vezetője kiszállt: segíthetek?

Elém állott, kiszállt, és az egyszerű, de ravaszul rejtőző érintkezési hibát szinte első odanyúlásra megtalálta. Szakértelem, vagy szerencse is? Mindegy végül, alighanem mind a kettő együtt. Lényegesebb a búcsú volt: Hogyan és mivel köszönjem meg? — Ugyan, semmivel! Örülök, hogy segíthettem... — hangzott a válasz és márült vissza a kocsijába. Még megvárta, hogy baj nélkül indulok-e, s aztán barátságos integéssel elbogarogott. Ezúttal megjegyeztem a rendszámát: AD-83-57.

Az egész kaland végül is nem tartott tíz percnél tovább. De ez az a tíz perc, amelyről csak a végén derül ki, hogy mindössze ennyi lett, s nem óra, félnap, bosszúság, kellemetlenség. Meg a jóérzés: a mai motorizált lávaforgalomban mégsem vagyok egészen egyedül. Es ha most, utólag újra megköszönöm a szürke Volga vezetőjének, hogy felszólítás nélkül is megállt mellettem (és annak is, aki utasomat továbbvitte, meg aki Bulgáriában lestopolt mellettem), nemcsak a közvelem műszaki segítséget köszönöm meg, hanem azt is, hogy megerősítették bennem az érzést: az elidegenedés nem feltétlen szükségszerűség az utakon — közünk van egymáshoz.

BOGÁTI PETER

am híradó

SZEMÉLYAUTÓ-ÁTVEVŐ KÖZPONTOT

létesítenek Győrött. A Szérűskertben 30 millió forintért épülő korszerű telep a nyugatról vásárolt személyautók átvevő bázisa lesz. Ugyanitt jól felszerelt szervizállomást is építenek. Az első szervizt, valamint a kisebb javításokat is a győri telepen végzik majd el. Az UVATERV tervei alapján a munkálatok jövőre indulnak meg. Ugyancsak 1972-ben kezdik építeni Győrött a Tanácsköztársaság út 15-17. alatti létesítendő Merkur Autószalon is.

A FŐVÁROSI HÁZTARTÁSI ÉS ILLATSZERBOLT VÁLLALAT

a csehszlovák Spolana vállalattal közösen kiállítást rendez április 25-től május 3-ig a Nagymező utca 20 alatti bemutatóteremben. A kiállítás naponta 10-19 óráig tart nyitva. Bemutatásra kerülnek a csehszlovák autópótlási készítmények és háztartási tisztítószerek, amelyek a helyszínen meg is vásárolhatók. A Spolana vállalat már néhány éve szállít gyártmányait hazánkba. A kiállított áruk jellemző is és a kiállítás után is megvásárolhatók a Fővárosi Háztartási és Illatszertár boltokban, illetve az Autópótlási szaküzletekben.

A FÜZESABONYI

Afor-telepen már javában folynak a műszaki próbák. Ugy tervezik, hogy májusban üzembe helyezik. A 70 millió forintos beruházással létrehozott új létesítmény kapacitására jellemző, hogy a Hatvanról Miskolcra, s az északi csehszlovák határtól Tiszafüredig terjedő hatalmas körzetet látja el Afor-termékekkel.

SZOMBATHELYEN

a 405. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézetben már több éves hagyomány, hogy az osztályfőnöki órákon sokrétűen foglalkoznak a közlekedési ismeretekkel. Ezeket a foglalkozásokat a tanárok változatos módszerekkel, különféle szemléltető eszközökkel, nem ritkán gyakorlati bemutatókkal teszik jól érthetővé a forgalombiztonsággal összefüggő témákat.

Úgynevezett „elemcerés” javításra térnek át a lakossági szolgáltatás keretében az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat IX. Tűzoltó utca 25. alatti 3. számú üzemében. Vajda István üzemvezető tájékoztatása szerint elsősorban a 408-as és 412-es Moszkvics és a Zaporozsec, ezenkívül a Skoda, Renault és Fiat márkájú autók karosszériajavítását s az ezzel összefüggő fényezési, kárpitos, elektromos és futómű-beállítási munkákat vállalják. A karambolos autók javításában régi gyakorlattal és kitűnő szakemberekkel rendelkező, jól felszerelt üzem a nagyon szűk helyi adottságok ellenére megháromszorozta az elmúlt évben a vállalásainak számát a gazdaságosabb elemcerés munkamódszer bevezetése révén. Jelenleg 88 ipari tanuló lelkes tevékenysége is hozzájárul ahhoz, hogy a két műszakban viszonylag rövid határidővel vállalhatnak munkákat. A karambolos kocsik javítási igényét a 138-017, vagy a 341-144-es telefontonon kérik bejelenteni. A kisebb hibákat elemcerés módszerrel általában 3-4 napon belül tudják vállalni

(Almássy Tibor felv.)



Az Autóker reprezentatív szalonban mutatja be az érdeklődőknek a kereskedelmi forgalomban kapható kis-teherautókat, vegyes használatú kocsikat, mikrobuszokat. A Gogol utcai szalon mellett fogadja a vásárlókat az új autókkel foglalkozó üzlet is, ahol az intézmények és vállalatok mindjárt meg is rendelhetik a számukra legmegfelelőbb kis- és nagyméretű teherautókat (MTI — Jászai Csaba felv.)



A módszer eredményességét bizonyítja az is, hogy a Közlekedésszervezet közreműködésével közel háromezer tanuló részvételével iskolai Kresz-vetélkedőt rendeztek. Az első öt helyezett közül mindössze a második díj nyertese rendezett jogosítvánnyal (motorra), a többiek életükben most adták először számot a közlekedési szabályok ismeretanyagából. A verseny győztesei: 1. Csárdi István (festő) — 2. Patai Klára György (karosszérialakatos) — 3. Standor Ferenc (műszerész). — 4. Nagy Béla (autószerelő) — 5. Nagy Béla (aszaltos).

JELENTŐSEN CSÖKKENT

a halálos autóbalesetek száma az ausztráliai Victoria államban, amióta — néhány hónappal ezelőtt — kötelezővé tették a biztonsági övek használatát.

AZ AUTÓTAXI

megrendelő szolgáltatást esténként ezentúl gyorsabban lehet majd megkapni telefonon. Athidáló megoldásként — amíg a tűzoltókat 22-22-22-es központot nem tudják bővíteni — négy hivatali számmal gyarapították a megrendelő szolgálatot. A négy szám: 144-718, 337-751, 344-787 és 344-999, délután öt órától reggel öt óráig hívható.

A FEHÉRVÁRI ÚT

átépítésének előkészületei megkezdődtek. Először a vágányépítők — a jelenleg két oldalt húzódo síneket az úttest közepére helyezik —, majd a csatorna- és más közműépítők vonulnak fel. Az első útemben a Szakasits Árpád út és a Galvani utca közötti szakaszt építik meg, korszerű, hat sáv széles sugárúttá. A munkálatok idejére a közúti forgalmat a Budafoki útra terelik.

A FŐVÁROSI KÖRÜL

tervezett autópálya-gyűrű déli szakaszáról a FÖMTERV elkészítette az előzetes tanulmánytervet. Ez a szakasz a budai Osztaypenko-szobortól a Hamzsaabégy úton és a vasúti összekötő-híd mellett építendő új Duna-hídon át a Könyves Kálmán körútig húzódik. A tervezett szakasz a budapesti autópálya-gyűrű egyik része lesz és ezenkívül az E5-ös európai autótud budapesti szakasza is. A tanulmányterv három építési ütemet irányoz elő. Az első ütemben a térszinten levő utak és az új Duna-híd készülne el felszélésig. A teljes szélességű autópálya kiépítése körülbelül nyolc-tíz évet vesz igénybe.

ELKÉSZÜLTEK A TERVEK

a szegedi második Tisza-híd környezetének kialakítására. A szegedi Nagykörutat, valamint az újszegedi Odessa körutat összekötő új hid mindkét parti hídfője körül modern, nagyvárosi lakónegyed építenek. Az építkezéseket hamarosan megkezdik.

AZ ÉPÍTŐANYAG

házhöz fuvarozását tovább szélesítik — jelentette be a Faért Vállalat és a Fővárosi Szállítási Vállalat közös sajtótájékoztatóján. A Fősped növeli az ehhez

szükséges autókapaacitást, s bővíti teher-taxi-szolgálatát. Újdonságként bevezetik a személyautó-mentőszolgálatot is.

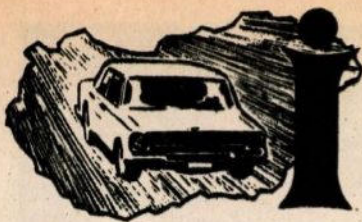
DETROITBAN

olyan új rendszerű jelzőberendezést próbálnak ki, amelynek az a feladata, hogy a zebracsíkon áthaladó gyalogosok számára fokozott védelmet nyújtson. A zebracsík fölött nagyméretű, megvilágított jelzőberendezéseket szerelnek fel, amelyek automatikusan és azonnal figyelmeztetik a közeledő gépjárművek vezetőit, ha a gyalogos a zebrára lép.

A Huncoop Külkereskedelmi Irodának az autósok érdekében is aktív tevékenységéről már adtunk hírt ez évi 4-es számunkban, amikor a Start-Pilot hidegindító-berendezést, illetve annak magyarországi importját ismertettük. Most újabb autós cikkek bemutatójára kaptunk meghívást, és valóban érdekes választék került elénk. Az angol Jeyes cég gyártmányait, készítményeit sorakoztatták fel. Ott volt a már 2 forintos érmére működő parkolóóra mintadarabja is, de ennél kelemesebb konstrukciókat is láttunk. Például az autópótlások ellen jól hasznosítható kormányrozító egyik igazán jónak ismert változatát, és sok vegyipari készítményt, az autókárpit- és szőnyegtisztító oldatót a kis tűzoltókészülékig, a gumijavító és -füvő apparátusig. Ezt a kombinált gumijavító ugyan nem próbáltuk ki, de úgy hallottuk, hogy nem csak a levegőt pótolja, hanem a szögdefekt helyét is ideiglenesen eltömíti. Reméljük, lesz alkalmunk tüzetesebben megvizsgálni, hogyan is működik. Úgy véljük, hogy a Jeyes-ajánlat jó néhány praktikus darabját érdemes lenne például az országos hálózatot jelentő Afor töltőállomásokról forgalomba hozni, mert olyan cikkek, amelyekre az autósoknak napról napra szükségük lehet

(Jentetics László felv.)





Smerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

24

Vácott, a Köztársaság úton haladva tehát érintjük a volt templomot, rendházat és a díszes Szentháromság-szobrot, majd a város csodálatos műemléki központjába, a Március 15. térre érünk. Itt aztán bőven akad látnivaló! A műemléki helyreállítás következtében higgadt, egy séges, finom vonalú, főleg barokk stílusú épületek szegélyezik a város reprezentatív központi terét. Középen gondosan tervezett, szobrokkal ékesített virágos park, mely a teret hazánk egyik legszebb, legharmonikusabb hatású városi centrumává teszi.

A tér jobb oldalán látható az 1755-ben barokk stílusban épült „Fehérek temploma”. A tér bal oldalán az egykori török fürdő helyén áll a Városi Tanácsház 1674-ben épült székháza. A 20-as házszám alatt egykor a Kuria Szálló épülete állott, s helyiségében a színészkedő Petőfi Sándor is fellépett.

A térből nyíló Széchenyi utcán kétoldalt várfalmaradványokat és az Idegenforgalmi Hivatalt találjuk. Sétáljunk még ki a Duna-partra. Nagyon szép kilátás nyílik a Szentendrei-szigetre és a Pilis hegység Duna-kanyari részére. Itt találjuk a hajóállomással szemben a Halászkertet, ahol testi felüdülésünkről és erőgyűjtésünkről kulturáltan és előzékenyen gondoskodnak. A Bokányi út másik oldalán a „Hegyes torony” romjait láthatjuk. A hajdan természetből épült torony volt a városfal északi bástyája (1. kép). A Köztársaság út és a Duna között találjuk az Állami Büntetőintézet épületét; 1777-ben „nemesi akadémia” céljára építették, majd többzori átalakítást hajtottak végre, s 1866 óta fegyház. A Horthy-korszak politikai foglyai közül itt halt meg Löwy Sándor és Sztáron Sándor, a Kommunista Párt két kiváló harcosa — emléküket a fegyház falán emléktábla őrzi.

A régi városhatár szélén — a Köztársaság úton — áll Vác egyik országos jelentőségű műemléke, a Diadalív (2. kép). Mária Terézia 1764. évi látogatása tiszteletére építették ezt a 15 m magas, 12 m széles (a nyílás szélessége 4,20, magassága 8 m) barokk stílusú kőkaput. A hazánkban levő diadalívek közül ez az egyetlen maradt épségben.

Ha időnk engedi, sétáljunk még vissza a Géza király térre. Itt áll a Ferences Rend XVIII. században épült, szépen berendezett temploma, valamint az egykori rendház. A modern szakközépiskola kertjében a váci vár egy megmaradt részletét találjuk (3. kép).

Mielőtt továbbhajtánánk, ne feledjük, hogy a város peremén kényelmesen és gyorsan tankolhatunk. Vá-

cot a 2-es számú főút korszerűsített szakaszán robogva hagyjuk magunk mögött. A város határában — jobb oldalt — büszke kéményóriások hirdetik ifjúságunk nemzetközi összefogásának hatalmas erejét és eredményét. A KISZ védnöksége alatt épült Cement- és Mészmű, hazánk egyik legnagyobb s legkorszerűbb létesítménye, 1963-ban kezdte termelését (4. kép).

Az enyhe bukkanót követően lassan húzódnak a belső sávba. Az elágazásnál — balra nagyívben — hajtunk rá a Nagymaros—Szob felé vezető, 12-es számmal jelölt útra. Ezt a viszonylag rövid — mindössze negyedszáz km hosszúságú — útvonalat is sok-sok kitérővel tesszük majd meg.

Közvetlenül a Cserhát, majd a Börzsöny déli lába és a Duna között vezet a ma már korszerűsített, jó vonalvezetésű, 6—7 m széles műút. Nagymarosig az út kitűnő állapotban van. Nagymaroson és ezen túl a vezetés ismét fokozott figyelmet és óvatosságot igényel. A község nyugati szélénél — izelítőtől — igen éles, beláthatatlan S-kanyar következik. A szembejövő forgalom miatt is — a 4—5 m széles, könnyű aszfalt burkolatú úton — mindig szorosan az út jobb oldalán maradunk, mert így sok váratlan „meglepetést” kerülhetünk el. Itt a „hajtákkanyarban” a Börzsöny szakadékos nyúlványai a terepet igen változatosra, az utat sokszor beláthatatlanná, enyhén szerpentin jellegűvé és kanyargóssá teszi. A Nagymaros és Szob közötti útszakasz korszerűsítését — nem kis költséggel — jelenleg végzik.

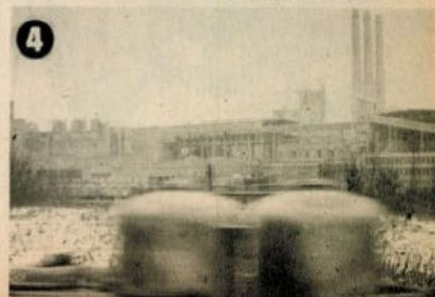
A Pilis és a Börzsöny hegység az útjában egyébként akadályt nem ismerő hatalmas folyamot szűk mederbe kényszerítve zabolozza meg, s ezért a vasúti és közúti közlekedésre csak igen keskeny sáv marad. A két hegység „ölelő” karjának szorítását a jó öreg folyam nem veszi rossz néven, sőt folyásirányának kétszeres megváltoztatásával a természet szépségét még pompásabbá, vonzóbbá, felejtethetlenné teszi. A Duna magyarországi folyásán szurdokvölgy jellegű szakasz csupán itt, ezen az egy helyen képződött.

Az útelágazástól mindössze 5 km-re fekszik utunk első állomása: Nógrádverőce, kiránduló- és üdülőhely. Két hegység simul itt szorosan egymáshoz: a Börzsöny és a Cserhát. Válaszvonulul a Nógrádverőce és Drégelypalánk között húzódó völgy-mélyedés, a Les völgye szolgál. A Duna partján, ahol a vízparti villák terasza nem nyúlik a folyó fölé, jó strandolási lehetőség, a műút jobb oldalán pedig egyértelmű jelzésekkel pontosan ellátott turistautak ve-

zetnek a Börzsöny, illetve a Cserhát lankás dombjaira. A Duna-parton a hajóállomás mellett a római korból származó — Valentinus császár idején épült — őrtorony- és hídfő-maradvány látható. A nagyhatalmú Migazzi váci püspök vadaskertet alakított ki s 1756—86 között építtette manzard-tetős, oszlopos erkélyű barokk vadászkastélyát. A műemlék jellegű épület jelenleg szociális otthon. A Nógrádverőcével majdnem egybeépült Kismaros határában találjuk a Nemzetközi Ifjúsági Üdülőtábor, ahol nyáron sok külföldi fiatal kellemesen tölti szabadságát, ismerkedik meg, s barátságot köt hazánk ifjúságával.

(Folytatjuk)

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



Nem is olyan régen írtuk le az Egészségügyi Minisztérium főelőadóinak lapunkban közölt beszámolója elé ezt a címet. Arról tudósítottak, hogy a Velorexeknél jobb, szebb és korszerűbb járművek behozatalával igyekeznek majd az invalidusok igényléseit hazánkban is kielégíteni. Azóta már a fővárosban és vidéken egyaránt sokan vehették át az ilyen célra igazán jól megfelelő és kedvezményes áru Trabant-Hycomat gépkocsikat. De még mindig sokan vároznak az előjegyzési listán, mert ennek a márkának a behozatala sem korlátlan. A korábban jelzett Motornaja Koljaszka rokkantkocsi behozatalára ezzel párhuzamosan nem nyílt lehetőség, mert minőségileg és esztétikailag egyaránt még a Velorexeknél sem nyújtott volna többet. Most egy újabb szovjet rokkantkocsi születéséről érkezett hozzánk hír. Ez már, úgy tűnik, minden szempontból kielégíti az ilyen járművekkel szemben támasztott követelményeket. És, adott esetben nagy segítséget jelenthetne a rokkantkocsik hazai típusválasztékának kiegészítéséhez...



KORSZERŰBB JÁRMŰVEK A ROKKANTAKNAK

Írta: V. LUCSEV főkonstruktor

A Szerpuhovi Motorgyár a rokkant-gépkocsik gyártását még 1952-ben kezdte meg. Az azóta összegyűlt tapasztalatok és a tulajdonosok óhajai alapján állandóan javítottunk a konstrukción. Az elmúlt években a kocsi külalakja hétszer változott meg. Így aztán az alapmodell korszerűsítésének további lehetőségei kimerültek. Már nem tudta kielégíteni a megnövekedett követelményeket. Elkészítettük egy új konstrukció gyártását, amely az SzZD jelölést kapta. Ez sokban különbözik az elődeitől. Lényegében inkább mikroautó, mintsem rokkantkocsi. Itt csak nagy vonalakban beszélünk róla. Bővebb leírást és használati előírásait a kocsival együtt átadott kezelési utasítás tartalmazza.

Karosszéria

A kocsi külalakja a karosszéria korszerű vonalai miatt tetszősebbé vált. Megjavult a kilátás. A vezető már jól látja a körülötte lejátszódó eseményeket. ez biztonságot ad neki, és növeli a forgalom biztonságát is. Ugyanent szolgálja az ablaktisztító, a szélvédő-mosó, amelyet a Zaporozsectől kölcsönöztünk. Az ajtók menetirányba nyílnak. A puha, állítható ülések, a lehajtható háttámlák, a tágas hely a lábak számára, a lágy kárpitozás és, nem utolsósorban, a fűtés az év bármely szakában megfelelő kényelmet jelent a vezető és az utas számára. A korábbi modellekkel szemben az SzZD teljesen fémből készült karosszériája önhordó, mint a manapság kibocsátott autók túlnyomó többsége. A kocsi elrendezése a régi maradt: a motorház hátul van, a csomagteret elől, de a méretei szemmel láthatólag is megnövekedtek.

Motor

A kocsit kétütemű, egyhengeres, léghűtéses IZS-P2 típusú motortal láttuk el. Porlasztója K-36E. Az olajos légszűrő a korábbi centrifugális szűrőnél tökéletesebb levegőtisztítást végez. A motorteljesítményt 12 lóerőre növeltük. A 18 literes benzintankból (korábban 12 literes volt) az üzemanyagot a csónakmotoroknál használt membránzivattyú szállítja. Az üzemanyagkészletet a vezető a műszerfalon elhelyezett üzemanyagállamutatóról ellenőrizheti.

Erőátvitel

Átalakítás nem történt. A bolygókeréktengelyek megerősítésével növeltük a megbízhatóságát és élettartamát. A kenés is megjavult. A kapcsolótengelyt megpereszelyztük, és megváltoztattuk a hátramenet kapcsolására szolgáló bűtyök felerősítését.

Felfüggesztés

A kerékfelfüggesztés — a korábbi modellekhez hasonlóan — minden keréknél független. Megerősítettük a rugókat (most hat lemezről állnak), ennek következtében a kocsi orra megemelkedett, és az első kerekekből átdadó ütések hatásosan csillapulnak. Ezt segítik az autókön alkalmazott hidraulikus lengéscsillapítók.

A hátsó kerékfelfüggesztés teljesen új. A kocsi hossz tengelyével párhuzamosan lengő erős rudakra támaszkodik. A rudakat a kocsiszekrényhez gumiperselyekkel (szilentblokkokkal) csatlakoztatjuk, ezek nem igényelnek kenést. A kerékutéseket két spirálrugó és két hidraulikus lengéscsillapító fogja fel. Ennek köszönhető, hogy a kocsi úttartása megjavult, és járása simábbá vált.

A tulajdonosoknak minden bizonnyal megtetszik majd a fék is. A pedál aránylag kis erejű lenyomásával még nedves aszfalton is biztosan megállítható a jármű. Ennek a titka abban rejlik, hogy valamennyi kerékhez a ZAZ-965/A fékhengereit szereltük fel, a hozzá tartozó hidraulikus átvitelrel.

A fékpórák és fékdob közötti hézagot az üzemeltetés során automatikusan tartja egy speciális szerkezet, amely a kerék-hengerben kapott helyet. A huzalos kézifék a hátsó kerekekre hat.

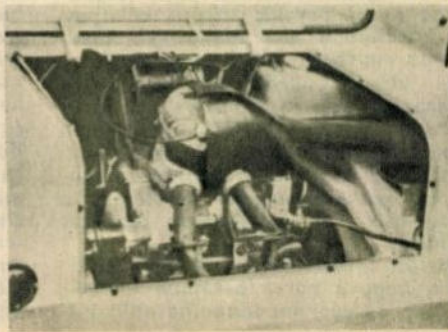
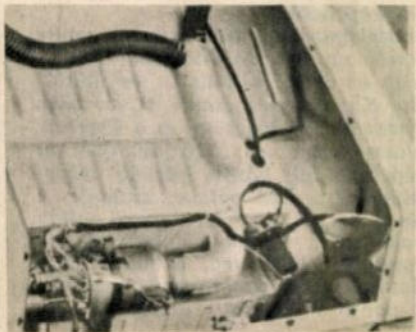
Kormány

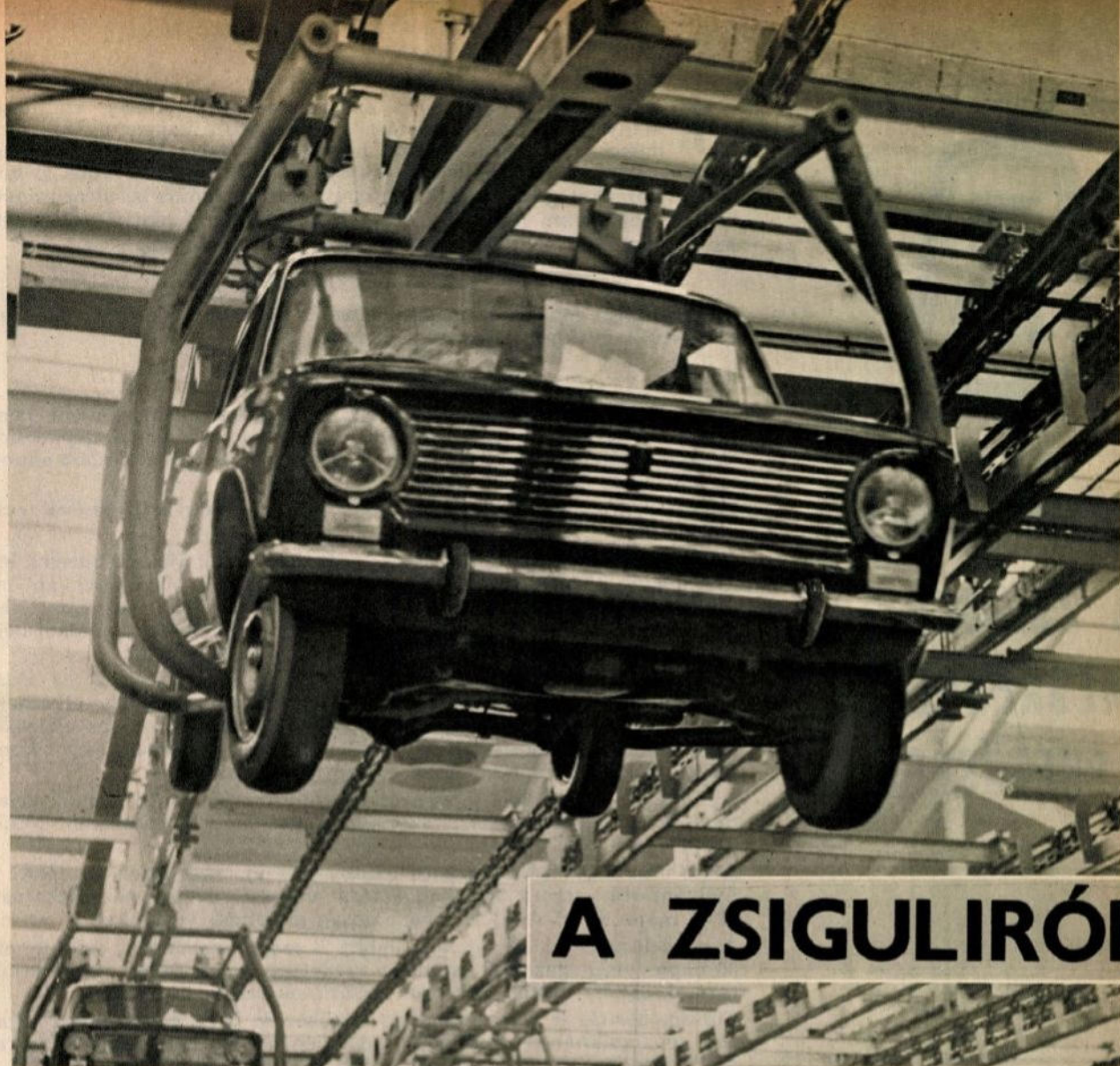
A kormány szerkezet alapján nem változott. A kerekek elfordítására kormánykerék és fogasléc kormányrúd szolgál. A kormánymű megbízhatóságát a Moszkvics-gömbcsuklók felszerelésével növeltük.

Elektromos berendezés

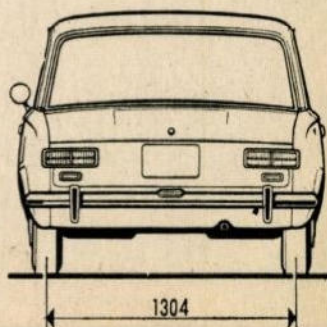
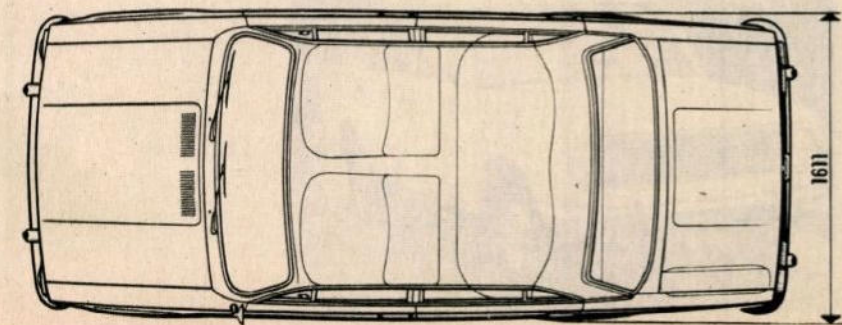
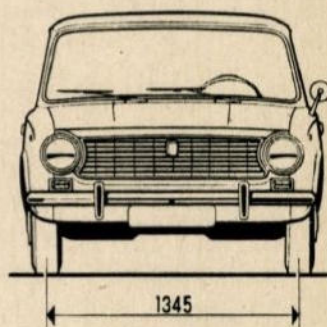
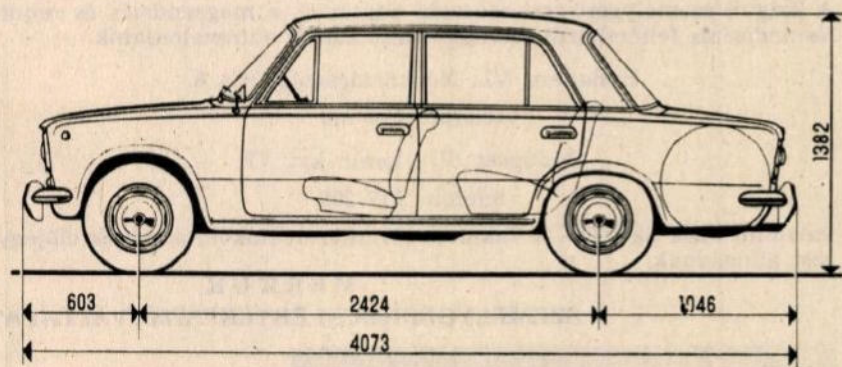
Az áramforrás 6-SzT-42 EMZ 12 voltos akkumulátor. Kapacitása 42 amperóra. Menetközben az áramot a G-108-M típusú 250 wattos váltóáramú generátor szolgáltatja, beépített egyenirányítóval és RR-24-G szabályzó-relével (a Moszkvics-408 típusról átvéve). A motor biztosan indul az SzT 351-B önindítóval még hideg időben is. A generátor viszont megfelelő mennyiségű energiát szolgáltat az akkumulátor rövid idejű feltöltéséhez, és egyidejűleg valamennyi fogyasztóhoz.

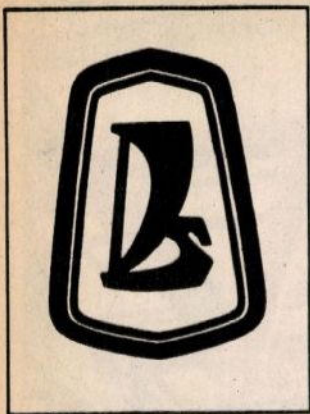
Az első kocsik már a tulajdonosok birtokában vannak. Általában — ezt mutatják az első vélemények — a tulajdonosok elégedettek az új kocsijukkal, mi pedig azon dolgozunk, hogy a továbbiakban minél korszerűbbé tegyük.





A ZSIGULIRÓL





TÁJÉKOZTATÓ A ZSIGULI MEGRENDELÉSI LEHETŐSÉGEIRŐL

Rövidesen megkezdődik a Zsiguli személygépkocsik szállítása Magyarországra. A gyártási kooperációban magyar gyárak termékei is szerepelnek, ami hozzájárul ahhoz, hogy a lakosság személygépkocsi-ellátása tovább javuljon. A VAZ—2101 típus jó minőségű közepkategóriájú gépkocsi, melynek forgalomba kerülése remélhetően csökkenteni fogja a jelenleg még mutakozó piaci feszültséget. Az értékesítésre való felkészülés érdekében vállalatunk

1971. április 19-től

Zsiguli típusú gépkocsira megrendelést és rendelésmódosítást fogad el, 1971—1972. években történő szállításra.

A gépkocsi ára: 80 000 Ft.

A típusmódosítási szándékot ajánlott levélben kérjük bejelenteni (cím: Budapest VI., Szív u. 60.). A korábban befizetett és a Zsiguli gépkocsira fizetendő előleg közötti különbség rendezésének módjáról később adunk tájékoztatást.

Új vásárlóink megrendelésüket 20% vételár-előleg befizetésével esz-közölhetik.

A gépkocsi bármelyik OTP- és takarékszövetkezeti fióknál (üzemi kifizetőhelyek kivételével) kapható „Személygépkocsi megrendelőlap”-on rendelhető meg. Az OTP- és takarékszövetkezeti fiókok a vételár-előleg befizetését a megrendelőlapon igazolják. A megrendelőlap mindkét példányát ajánlott levélben kérjük vállalatunkhoz eljuttatni.

Vásárlóink tájékoztatására közöljük, hogy a besorolásoknál az 1971. április 26-ig beérkező típusmódosítási igények előnyt élveznek, azokat az új vásárlói igények elé soroljuk. A kedvezményes elbírálás alá kerülő típusmódosításoknál a vállalat az ez év március 15-ig visszaigazolt érvényes megrendeléseket veszi figyelembe.

Az 1971. évi április 26-a után beérkező típusmódosítási igényeket, valamint az új megrendeléseket az eddig ismert módon, naponként soroljuk be.

A várható nagyszámú rendelésmódosítás és új rendelésfeladás miatt a nyilvántartás sorszámáról, az átadás várható évéről előreláthatóan 1971. május 10-től tudjuk folyamatosan értesíteni vevőinket.

A rendelőlap feldolgozása miatt a megrendelőlapon feltüntetett 30 napos visszaigazolási határidőt kezdetben valószínűleg nem tudjuk tartani, amiért ezúton is kérjük vásárlóink szíves türelmét.

Típusmódosítás és új megrendelés esetében az 1971. évi szállításra igazolt gépkocsiknál értesítésünket követően a vételár-előleget 100%-ra, az 1972-re igazolt gépkocsiknál pedig 50%-ra kell kiegészíteni.

A Zsiguli személygépkocsi műszaki adatairól, a megrendelés és rendelésmódosítás feltételeiről felvilágosítást adnak autózsalonjaink:

Budapest VI., Népköztársaság útja 8.

telefon: 124-249

Budapest VI., Lenin krt. 77.

telefon: 117-290

valamint azok az OTP- és takarékszövetkezeti fiókok, amelyek előjegyzést elfogadnak.

MERKUR
SZEMÉLYGÉPKOCSI ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT



AFIT kérdések és válaszok

"A kocsik korszerű konstrukciója és gyártástechnológiája biztosítja a kedvező üzemeltetést, a nagyfokú megbízhatóságot és a hosszú élettartamot. Ezen tulajdonságok teljes realizálása attól függ, hogyan tartja be a kocsik tulajdonosa a használati és kezelési utasításokat..."

Javasoljuk, hogy a műszaki karbantartás műveleteit bízva az autójavító üzemekre, a szakosított szervizállomásokra..."

Ezeket a sorokat már a Zsiguli magyar nyelvű, nyomdatechnikailag igen mutatós, sok fényképet és rajzot tartalmazó kezelési könyvből idéztük. Most már azt is eláruljuk, hogy ez a példány több mint fél esztendő óta birtokunkban van. Akkor lepett meg vele bennünket a Mogúrt egyik osztályvezetője, aki Moszkvából hozta az ott kiadott 70 oldalas könyvecskét, amelyet azóta is szinte naponként forgatunk.

Annak idején úgy kezdtük lapozgatni, mint egy még ismeretlen újdonságról szóló műszaki leírást, de azóta mind többet és többet tudunk a kocsiról. És igyekeztünk a miénkhez hasonló kíváncsiságtól fűtött olvasótábor előtt is minél többet feltárni a Zsiguliról.

Az ismertető sorozat első írásai jóval megelőzték a hazai bemutatót, de amióta már magyar utakon is futnak a próbakocsik, nemigen hagytuk ki az ismerkedést, majd az ismertetést. Külön köszönetet mondunk a KERMI Járműosztály vezetőjének, Barabás Béla gépészmérnöknek, aki kérésünkre a vizsgálatuk alá vetett kocsiról a próbakészletétől szinte kilométerről kilométerre adta a mérési eredményekre támaszkodó beszámolókat, majd az értékelést.

Most viszont már olyan kérdések is felvetődnek, amelyek nemcsak a kocsira, hanem a Zsigulival kapcsolatos szerviz- és alkatrész-ellátásra vonatkoznak.

Az első szállítmányok heteken belül várhatók. Fel tettük hát a kérdést az Autófenntartó Ipari Tröszt igazgatósági épületében arról is, hogy mire számíthatnak azok, akik hamarosan megkapják a Zsigulit a magyar nyelvű kezelési könyvvel, amelynek előszavában finoman fogalmazva „javasolják”, hogy a karbantartás műveleteit bízzák a szakosított szervizállomásokra.

Ezt a javaslatot mindenki természetesen is tartja, sőt joggal számít arra, hogy az AFIT-szervizállomások fel is készültek az új típus, a VAZ-2101, vagyis a Zsiguli fogadására. Méghozzá úgy, hogy ebben az évben több mint tízezer kocsik tulajdonosa állhat a szervizek kapuihoz.

Az első lépés, a beérkező kocsik átvétele, majd átadása is, nagyrészt az AFIT szervizekre tartozó munka. Akik a mi szakmánkban élnek, jól tudják, hogy ez nem lesz könnyű fel-

adat, hiszen a már forgalomban levő más típusok ellátása, „fenntartása” sem mondható zavartalannak. És arra sem volt eddig nálunk példa, hogy alig félévnyi idő alatt tízezernél több kocsik érkeznek egyetlen modellből.

Ez a modell, a Zsiguli viszont már nem ismeretlen az AFIT emberei előtt, hiszen a náluk levő próbakocsival hetek óta megállás nélkül járják az országot, hogy pontos terv szerint megismertessék a szervizek embereivel.

Erről Schäffer Béla, az AFIT Szolgáltatási Osztályának vezetője tájékoztatott bennünket. Ennek alapján mindjárt azt is megírhatjuk, hogy 4—5 ezer Zsiguli átvételére a debreceni AFIT Autójavító készítik fel. Azok, akik közelebb laknak a nagy alföldi városhoz, mint Budapesthez, a Merkur értesítése alapján ott kapják majd meg a Zsigulit.

Az eddigiek szerint az ország területén 31 állomást vontak be a Zsiguli vevőszolgálati hálózatába. Ez a szám önmagában így csak azt jelzi, hogy vidéken is lesz hová fordulni a Zsiguli-tulajdonosoknak, ha esedékesek a revíziós munkák vagy a javítások.

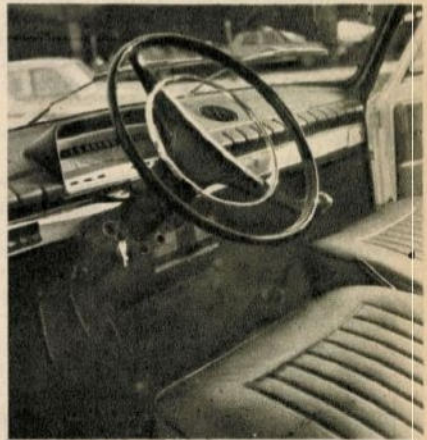
De nemigen lehet azzal dicsekedni, hogy nagy kapacitású üzemek képezik a 31 állomásból font hálózatot. Még Budapesten sem, hiszen a Lövőház utcában levő — eddig az XX-betűs bérautókat ellátó — műhely sem valami tágas csarnok. A pesti Zsiguli-gazdák ugyanis oda, valamint a Budapesti Autójavító Ktsz műhelyeihez fordulhatnak, ha esedékes a szerviz vagy más tennivaló. Épül ugyan egy évi 250 ezer munkaóra kapacitású Zsiguli-javító is a Kacsóh Pongrácz úton, de az 1972-re lehet csak készen...

A másik témát, a szakemberekre vonatkozó kérdést Szabó László válaszolja meg, ő ismeri az AFIT erre vonatkozó oktatási programját. Elmondta, hogy egy csoport már volt kint Togliattiban, hogy alaposan megismerjék a Zsigulit, és megy újabb csoport is a gyárba. Ezt megelőzően viszont — a gyárból érkező előadókkal — itthon is megnyitnak egy iskolát, ahol az AFIT Vevőszolgálatának szakmunkásai kapnak speciális kiképzést.

Az úgynevezett célszerszámok is úton vannak már, mint ahogy a gyár által meghatározott összetétel szerinti garanciális alkatrészek szállítása ugyancsak megelőzi a kocsik érkezését.

Ezek biztató válaszok, mint ahogy az AFIT-próbakocsival szerzett eddigi tapasztalatok is igen jók. Erről a témáról beszéltünk már Valter Medárdal, az AFIT vezérigazgatóhelyettesével is, de a részletes információkat legutóbb Bognár András csoportvezető adta. Hangsúlyozta, hogy

a ZSIGULI-ról



rendkívüli igénybevételeknek is alávetik a kocsit, amely azonban zokszó nélkül túrt eddig mindent. Azt is, hogy napról napra mások vezetik, gyötrik a különböző utakon. Általában 3—4 személlyel járnak és 92-es benzint éppúgy próbáltak, mint az annál nagyobb oktánszámú üzemanyagot.

Tapasztalataik szerint ha 92-es benzinnel járnak, akkor is kifogástalanul működik a motor. A 95—98-as viszont még fokozza a kocsik éleveségét és mérések szerint ilyenkor a 100 km-re számítható fogyasztás 0,3—0,4 literrel kevesebb.

(A fogyasztási adatok különben a gyújtás, a porlasztó precíz beszabályozása után náluk is megegyeznek azokkal, amelyeket a KERMI-próbakocsiról közöltünk.)

Ezeket a jegyzeteket április első napjaiban készítettük, és április végétől várható az első nagyobb Zsiguli-szállítmány. Mondanunk sem kell, hogy mind a kocsira vonatkozó, mind a kocsival kapcsolatos újabb értesülésekről, tapasztalatokról a jövőben is rendszeresen beszámolunk, hiszen jól tudjuk, hogy ezren és ezren várják, mikor ülhetnek a Zsiguli kormánya mögé.

Liener György



GENERÁTORPANASZOK ORVOSLÁSA

Olvasóink táborából szaporodnak a panaszok, hogy a váltakozóáramú generátorral felszerelt gépkocsikon az akkumulátorból kiforr a sav, az akkumulátor élettartama rövid, és sokszor a generátor maga, vagy legálábbis a beépített egyenirányító diódák zárlatosak lesznek.

Megvizsgálva a panaszokat, kitűnik, hogy ezek mindenekelőtt olyan esetekben jelentkeznek, amikor rezgőkapcsolós gyors szabályozóval van a generátor összekötve, és aránylag nagy teljesítményű (750 W vagy annál nagyobb wattszámú) generátor van beépítve a kocsi, mint például a lengyel Fiat—125 és más kocsikon. A panaszok okára is fény derült a hibák mérlegelésekor. Kitént ugyanis, hogy a generátorokhoz tartozó feszültség szabályozók mereven tartják a feszültséget, és nem tudnak rugalmasan alkalmazkodni az akkumulátor töltési igényéhez.

Az ezekkel a váltakozóáramú generátorokkal kapcsolatos nehézségek világviszonylatban mutatkoznak, és eddig még nem találtak megnyugtató orvoslást. Éppen ezért örömmel nyugtázható, hogy magyar műszaki szerkesztőknek sikerült, mondhatni még a nagy világcégeket is megelőzve, a megoldást megvalósítani.

A szerkezet lényegének megismeréséhez először egy pillantást kell vetnünk a generátor — akkumulátor — fogyasztóra. A szokásos elrendezésben az akkumulátor pufferüzemben dolgozik a generátorral. Ez azt jelenti, hogy a töltővezetékre a fogyasztók és az akkumulátor párhuzamosan kapcsolódnak. Ha a generátor nem ad elég áramot, akkor az akkumulátor pótolja a hiányt. Ha pedig kevés a fogyasztás, vagy egyáltalán nincs, akkor a generátor árama részben vagy egészében töltőáramként az akkumulátorba jut. Mint-hogy a rezgőkapcsolós gyors szabályozó mereven tartja a feszültséget, amit üzemi okokból aránylag nagyra kell beállítani, és üzem közben a generátor áramerőssége gyorsan eléri a maximális értékét, ezért az akkumulátor túlságosan erős árammal töltődik, gyakran kiforr és hamar elhasználódik. Ezenkívül a szabályozó nem védi a generátort. Ha hirtelen megszakad az áramszolgáltatás, vagy nincs akkumulátor bekapcsolva, olyan feszültség-lökések keletkeznek, hogy tönkremennek a generátor diódái. Ezért írják elő a gyárak, hogy a generátorokat nem szabad bekapcsolt (puffer-) akkumulátor nélkül üzemeltetni.

A hibákat kiküszöbölő az új szerkezeti megoldás, amit az ürömi Magyar—Bolgár Barátság Tsz. készít, és a MEGÉV (Budapest, XIII., Visegrádi u. 29) hoz forgalomba. A berendezés a BK típusú feszültség szabályozóból és a hozzá tartozó kiegészítő egységből áll.

Előnyei, hogy biztosítja a generátor teljesítményének szükség szerinti tel-

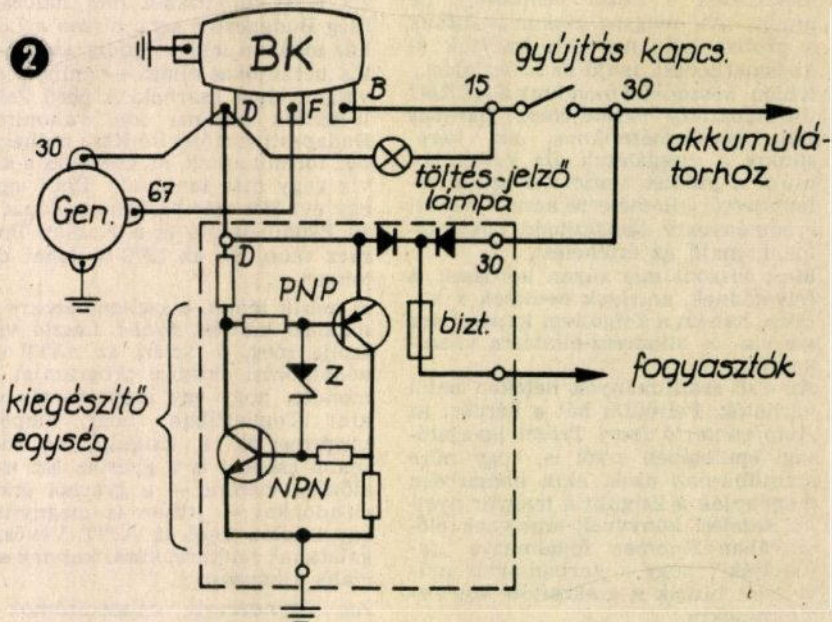
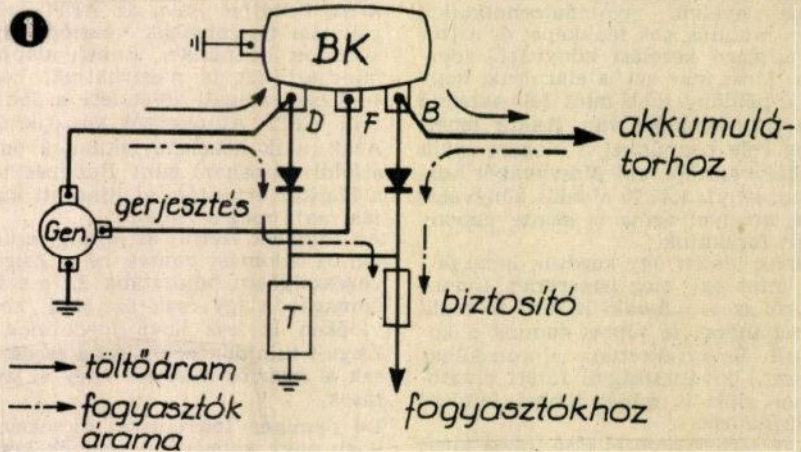
jes kihasználását minden fordulatszámra. Rugalmasan biztosítja az akkumulátor teljes töltését anélkül, hogy az előre beállított maximális töltőáramot a generátor túlléphetné, tehát kizárt az akkumulátor túltöltése. Ezáltal lehetséges az akkumulátor fokozott kímélése és a kapacitásának megfelelő legjobb töltése. Végül védi a generátort minden feszültség-lökéstől is, ha az nagyobb, mint az előre beállított feszültségérték.

A szerkezet elvi vázlatát az 1. ábra mutatja. Látható, hogy külön van választva a generátor—fogyasztók és a generátor—akkumulátor áramköre.

ral kapcsolatban. A bekötés előtt el kell távolítani a rezgőkapcsolós gyors szabályozót és a különálló relét a generátor-relé összekötő vezetékkel együtt. Ezután az ábrán vázolt kapcsolat végrehajtható.

A 2. ábrán a túlfeszültségvédelem szerkezete is látható. Ez akkor lép működésbe, amikor a feszültség-lökés a (Z) Zener diódát vezetővé teszi. Ekkor előbb a PNP, majd az NPN tranzisztorok a bázisaikon megjelenő feszültség hatására átvezetnek és teszten keresztül levezetik a feszültség-hullámot.

Megjegyezni kívánjuk, hogy a gene-



miközben változatlanul fennmarad az a lehetőség, hogy az akkumulátor mindenkor kisegítse a generátort a fogyasztók ellátásában ugyanúgy, mint az eddigi kapcsolási megoldásokban. Az áramirányok az ábrán követhetők. A T jelű szerkezet rész a generátort és a diódákat védi túlfeszültség esetében.

A BK szabályozó és a kiegészítő egység alkalmazását bemutatjuk a 2. ábrán egy lengyel Fiat—125 generátor-

rátorok mindig pozitív gerjesztéssel és pozitív töltőszállal rendelkeznek. Ettől függetlenül azonban az ismeretettől külön terhelési és külön töltő áramkörű megoldás mindenfajta dinamó esetében is megvalósítható, és különösen hasznos, ha nagy teljesítményű dinamó és aránylag kis kapacitású akkumulátor kerül össze a kocsi, mint például a Volkswagen VW—1300 esetében.

Tömösy M. Jenő

Egyre több gépkocsiban látunk kutyát is. Sajnos, az autósok egy része nem a biztonságnak megfelelően szállítja négy lábú kedvencét. A kérdésben eligazodást kereső pedig hiába böngész a különböző kutyatartási szakkönyveket, egyikben sem talál olyan szabályt, amely megmondja, hogyan utazzon kutyát egy autóban.

Általános szabályok

Az első és legfontosabb: akár hosszabb, akár rövidebb útra visszük magunkkal a kutyát, az utazás előtt 8–12 órával etessük utoljára. Erre azért van szükség, hogy a kutya még az utazás előtt elvégezhesse dolgát és gyomra teljesen üres legyen. Utazás előtt néhány órával vizet se adjunk. Vannak érzékeny kutyafajták és az egyes fajtákon belül is olyan érzékeny egyedek, amelyek az autóban erős izgalmi állapotba kerülnek. A felfokozott idegállapot hatására rendszerint hánynak (ha teli van a gyomor), vagy pedig a gépkocsiban végzik el szükségletüket.

A kutyát fokozatosan szoktassuk az autózáshoz. Az első két-három alkalommal csak rövidebb utakra vigyük magunkkal, s ha fegyelmezetten viselte magát, dicsérjük meg és jutalmazzuk egy-két falatkával az utazás végén.

Az utazás kellékei

Ha rövidebb útra visszük a kutyát, akkor is ajánlatos a kutya megszokott pokrócát, vagy külön e célra rendszeresített ruhadarabját arra az ülésre teríteni és rögzíteni, ahol a kutya utazik. A kutya ragaszkodik ott-hon megszokott pokrócához, itató-etető edényéhez. Ezért ha olyan hosszú útra megyünk, hogy közben a kutyát itatnunk és etetnünk kell, vigyük magunkkal pokrócát és edényeit. Ne hiányozzék a kelléktárból kutyánk szájkosara sem, hiszen előadódhat, hogy kocsink elromlik, és esetleg vidékről, vonattal kell hazautaznunk.

Parkolás

Nem egy kutyatragédiáról tudunk, amely a kutyát utaztató autós család tudatlanságából, hanyagságából ered. Nyári, nagy melegben fordul elő, hogy a család tagjai leállnak az útmenti bisztró előtt. Kedvencüket a kocsiban hagyják, gondosan „fölkurblizza” minden ablakot. Egy-másfél óra múltán visszatérve, ott találják kutyájukat az ülésen vagy az ülés alatt — kinyúlva. Különösen akkor fordul elő ilyen eset, ha a kocsí napos helyen áll, s a kutya fajtája túlzottan oxigénigényes (pl. dog-félék, vizslafélék, német boxer). Köztudott, hogy a kutya a felesleges hőt (mivel izzadságmirigyei nincsenek) a

KUTYA



az
autóban



A kutya helye a gépkocsiban

Sajnos, elég gyakran látni száguldó gépkocsi ablakán kikandikáló kutyát, amint a vezető melletti ülésen sokszor nyugtalanokdva vonit és ugat ki a járókelőkre, vagy az utcai forgalomra. Főként kiállításokra igyekező az is előfordul, hogy a kocsiban csak a vezető ül, s a hátsó ülésen 3–4 vagy több kutya „utazik”. Mondanunk sem kell, hogy már egyetlen, kísérő nélkül autóba tett kutya is veszélyeztetheti a gépkocsi vezetőjének életét és a forgalom biztonságát!

Kutyát csak akkor szállíthatunk autón, ha egy másik személy is utazik a vezetővel, aki a kutyára vigyáz. A kutya helye mindig hátul van, mégpedig olyképpen, hogy a vezető mögött ül a kutyára vigyázó személy és mellette a kutya. Még a „legjámborabb természetű” kutyát se utazzassuk úgy, hogy a vezető mögötti ülésre kerüljön. Elég egy váratlan felhorkanása, talpra ugrása — és a vezetőt kibillentheti nyugalmi egyensúlyából, ami katasztrófát idézhet elő.

A kutyán nyakörv és póráz legyen! A kísérő, aki a kutya mellett ül, bal kezében rövidre fogva a pórázat, igyekezzék a kutyát lefektetni, jobb kezével pedig nyugtassa az állatot.

Ha 3 hónaposnál nem idősebb kölyökkutyát szállítunk, vagy kistermetű kutyánk van (tacsó, foxterrier, pekingi palotakutya stb.), a leghelyesebb ölben utazzatni, de akkor ne a vezető mögötti ülésen foglaljunk helyet, hanem a vele ellentétes oldalon, és akkor is hátul! A vezető melletti ülésen ne utazzunk a kutyával, mert ez elvonhatja a vezető figyelmét, nem is beszélve arról, hogy a kutya játékosan feléje is kaphat.

száján keresztül adja le. A kocsí zárt légterében hamar elfogy a kevéske oxigén, és a kutya megfullad. Fontos szabály tehát, hogy ha kutyával utazva valahol parkolunk, árnyékos helyet keressünk, s az ablakokat (mindkét oldalon!) annyira hagyjuk nyitva, hogy a kutya a fejét ne tudja kidugni, de mégis elegendő levegőhöz jusson.

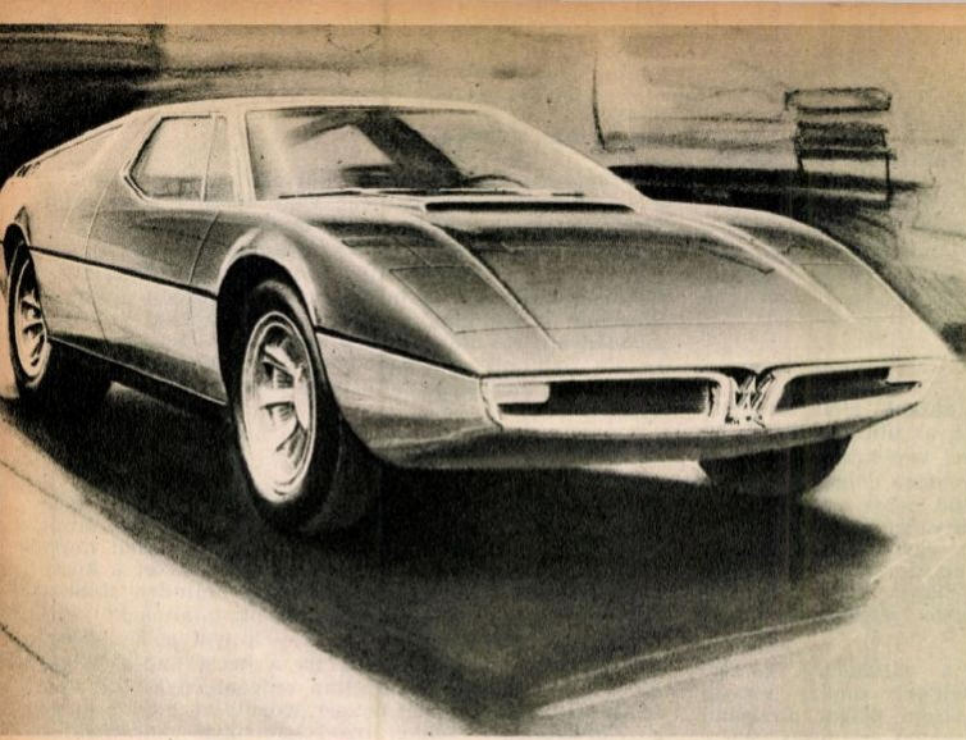
Ki- és beszállás

Ismerek családokat, ahol a kutya előtt nem lehet beszélni az autózásról, mert amint az utazás vagy az autó szóba kerül, a kutya nyugtalanokdni kezd és erélyes ugatásával jelzi, hogy „benne van az autózásban”. Némely kutya, ha autósor mellett sétáltatják, megfeszíti a pórázat, és erőnek erejével be akar szállni valamelyikbe. A kutyák többsége „imádja” az autózást. Az autó önmagában is veszélyes üzem, s a kutya számára a ki- és beszállás sok veszélyt rejthet magában.

Először mindig a vezető üljön be a kocsiba, utána következzen a kísérő, a kutyával gondosan elhelyezkedve, majd pedig az esetleges többi utasok. A kutyának eleinte ez a sorrendiség nem tetszik, de rá kell szorítanunk, mert ha fordított a sorrend, ez számára „randalírozásra” ad alkalmat.

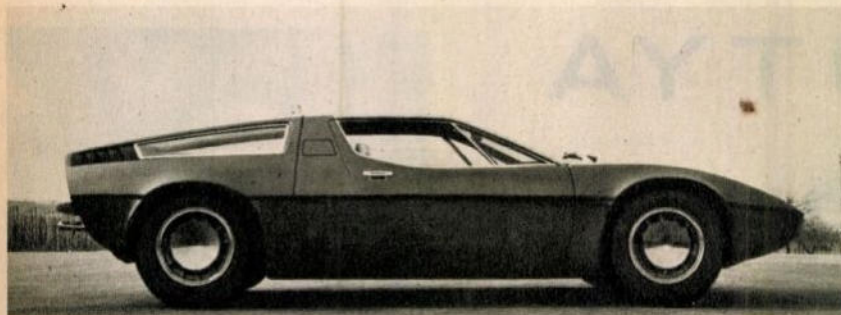
A kiszállásnál lényeges, hogy elsőnek a kutya kísérője szálljon ki és csak utána a kutya, de a kutyán mindig legyen póráz, amelyet kísérője rövidre fog. Sok-sok autós volt már kutyája pusztulásának tanúja oly körülmények között, hogy az ajtót kinyitva előbb kutyája, vagy kutyái „süvöltöttek ki” az ajtón, és egy elshuhanó gépkocsi kerekei alatt fejezték be rövidke életüket.

Bíró András



DIPL. ING.
KARL JÉRÔME:

Genf és még valami



Ez nem biszu, hanem igazi ékszer, de ennek az új Maserati „Bora” sportkupé-nak létezéséről a Citroën sajtóosztálya adott ki tájékoztatást, mert a kis olasz autólaboratórium már a francia gyár érdekkörébe tartozik. A formát azonban az olasz Itai Design Stúdió tervezte, és a 4719 cm³-es, 310 lóerős V8-as motor is originál Maserati-konstrukció. A közép-motoros kocsi hossza 4333, szélessége 1730, magassága 1134 mm. Sebessége: 280 km/óra!

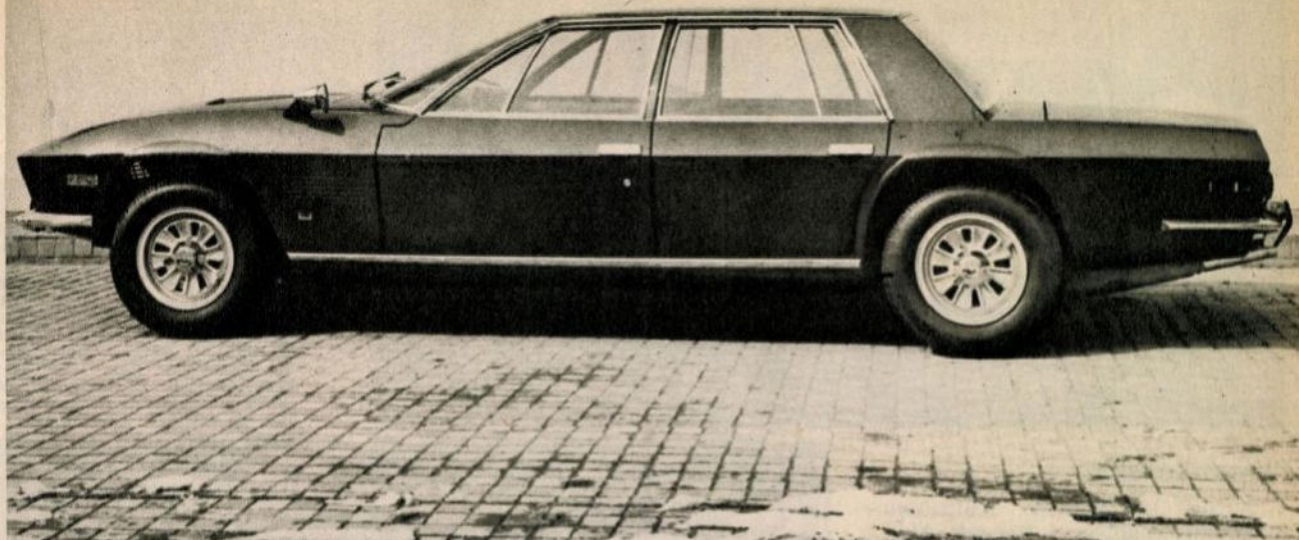


Feszült várakozás előzte meg az idei Genfi Szalont. Nem csupán egyes autógyártó cégek, hanem a világ autóipara kritikus küszöböt készül átlépni. Nem véletlen, hogy az óriási költségekre való hivatkozással lemondták az idei Frankfurti Autókiállítás, nem véletlen, hogy felettebb kétséges: megtartják-e az idén ősszel a Párizsi Szalont.

A világ autóipara a növekvő termelési darabszámok, koncentrációk, kooperációk ellenére növekvő nehézségekkel küzd. Az állandó béremelések, anyagár-növekedések, az egyre szigorúbb hatósági biztonsági és műszaki előírások által rohamosan növekvő fejlesztési költségek mellett állandóan csökkenő tendenciát mutatnak a nyereségek, csökken a hatalmas beruházások megtérülése. Igen sokan Genftől várták a választ olyan kérdésekre mint például:

- Van-e még létjogosultságuk a nemzetközi autószalonnoknak?
- Kialakulnak-e műszaki fejlesztési súlypontok, világos tendenciák?
- Bírnak-e még a nemzetközi versenyt a sztrájkokkal bajlódó angolok?
- Kit fenyegetnek leginkább az egyre jobban előretörő japánok?
- Van-e még létjogosultsága a speciális karosszériáknak, a különleges rohanású sportkocsiknak, amelyeknek a közhasználatú autóhoz egyre kevesebb közük van, minthogy ma már (vagy még) nincsenek olyan utak, ahol azok értelmesen kihasználhatók lennének?

Genf egyértelmű választ egyik kérdésre sem adott. Szép volt, elegáns volt, mint mindig, mégis kissé keserű szájíz hagyott maga után, de főképpen bizonytalanságot mind a nézők, mind a kiállítók soraiban. Próbáljuk ennek okát az egyes országok autóipara és Genfben kiállított termékeik alapján elemezni.



A NÉMET SZÖVETSEGI KÖZTÁRSASÁGBAN

a VW—Audi/NSU csoportosulás eredményes 1970-es évre tekinthet vissza és reménykedéssel indult neki az 1971-es esztendőnek. Jól sikerült a VW K70-es, és nagy közönség-sikere van az Audi-modelleknek. Az USA-ban, a VW fő piacán azonban növekszenek a gondok: néhány hónapja a japánok lekörözték az importőrök között addig messze vezető Volkswagent. Az új amerikai biztonsági és környezetvédelmi előírásokat a VW mai koncepciójával képtelen teljesíteni, és komolyan fenáll az a veszély, hogy 1975-től egyetlen VW sem kerülhet az amerikai piacra, amely eddig a gyár termelésének mintegy 25%-át vette fel!

Az Opel erősen fejlődik, a Kadett-, Rekord- és Kapitán-sorozat jól kiegészíti az átlagautós igényeit, de a sportszerűbb kocsikat kedvelők is megtalálják, amit keresnek a Manta GT, Commodore típusokban. Nagyon jó benyomást keltett a Genfben bemutatott Ascona-sorozat (Ascona-19, Ascona-19 Combi, Ascona Rallye), amely a Kadett és a Rekord közötti hézagot jól kitölti.

Nincs újság Mercedesnél, hacsak az nem, hogy most már a 280-SE is készül 3,5 literes V8 motorral.

Változatlan a Ford-program. Az 1971-es modelleket még tavaly Párizsban mutatták be.

A BMW igen jól fut. Genfben fel-tűnést keltett a 180 lóerős, három-literes 3.0 CS jelzésű Coupé és a nem kevesbe tetszetős, 2800-as Coupé. Ennek ellenére állandó szóbeszéd tárgya, hogy a BMW is csatlakozni lesz kénytelen valamelyik nagy európai csoportosuláshoz.

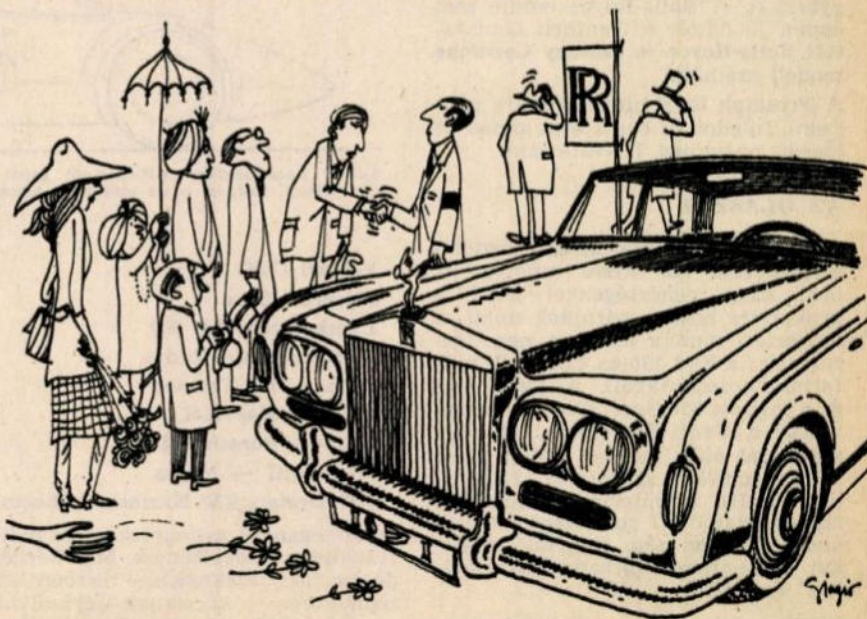
Porsche-éknál sincs újdonság, de feszülten várja a szakmai világ a VW számára kifejlesztendő padló alatti vízhűtéses (!) motor születését. (Erről adott vázlatot az AM legutóbbi „Képes híradó”-ja.)

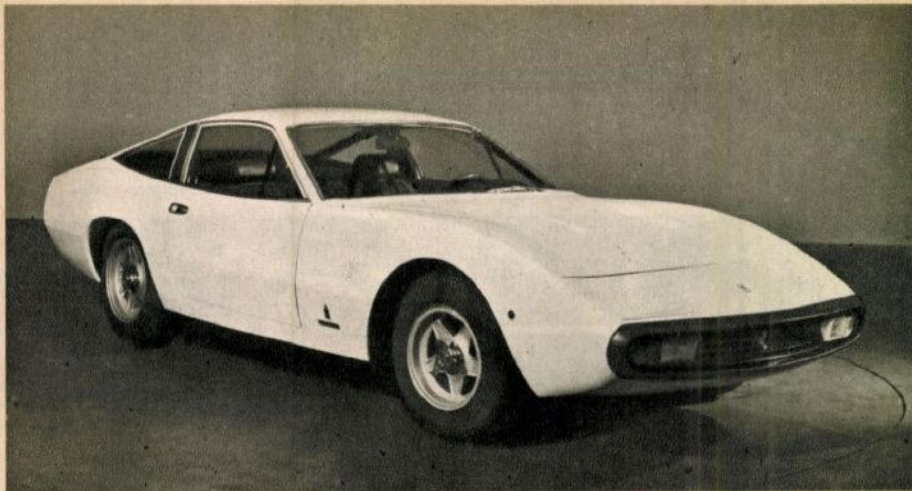
Egy autó, amely nemcsak hogy Genfben került bemutatásra, de Svájcban is készült. Peter Monteverdi, egy fiatal vállalkozó próbál betörni a gyors luxuskocsik mezőnyébe ezzel a, mondanunk sem kell, nem nagy szériában készülő újdonsággal, amelybe 375 lóerős Chrysler-motort épít. A már eddig Monteverdi néven forgalomba került néhány ugyancsak Chrysler-motoros sportautó viszont megalapozta ennek a 375-L modellnek tekintélyét is

A Magyarországon limousine-karos-szériával jól ismert 130-as Fiat coupé-változata. A karos-szériát Pininfarina tervezte erre is. A 3238 cm³-es, hathengeres V-motor 165 DIN lóerőt ad 5600 fordulatnál. Az erő-ítvitelt egy három-fokozatú Borg-Warner-szisztémájú automatika közvetíti, de ötfokozatú kézi-kapcsolóval is gyártják a 195 km/óra végsebességű „csúcs” Fiatot



A Rolls-Royce-krízisre utaló karikatúra a genfi Automobil Revue Szalon-számából





Pininfarina a már említett Fiaton kívül sok-sok más modellre is „húzott” új karosszériát. A remekművek közé tartozik ez a kívül-belül érdekes kétüléses is, amely a Ferrari-standon szerepelt, Ferrari 365-GTC-4 néven, 4390 cm³-es, 340 lóerős, de nem több mint 3,8:1 sűrítésű, 12 hengeres, 60 fokos V-motorral. A sebesség? Hát az bizony 260 km/óra...

FRANCIAORSZÁG

autóipara jól fejlődik. Különösen dinamikus újabban a **Renault** Alpine A-310 sportkocsija. A szériakocsik legfiatalabbja, az R12-es sorozat (Limousine, Combi és Gordini változat) jól megvetette lábát a piacon.

A **Peugeot** változatlanul műszaki fejlettséget, minőséget és érdekes dízel-változatokat nyújt.

A **Simca**, helyesebben a **Chrysler France** egyre inkább amerikaiasodik, mint azt a Párizsban prezentált 160-as típusok igazolják.

A **Citroën** továbbra is világcsúcs, ezt igazolja a GS típus sikere: „Az év autója” cím elnyerése is. A Fiat-tal való szoros együttműködés bizonyára még sok érdekes meglepetést tartogat, mint ahogy a Citroën égisze alá vont Maserati — a korábbi olasz „ékszer” — ugyancsak új fényvel csillog.

ANGLIA

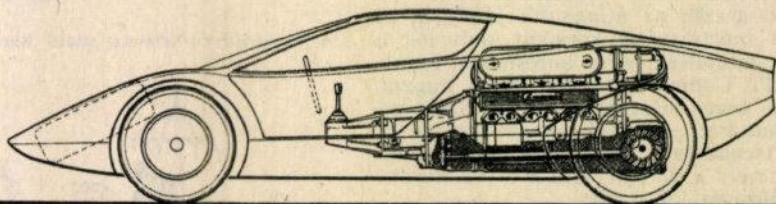
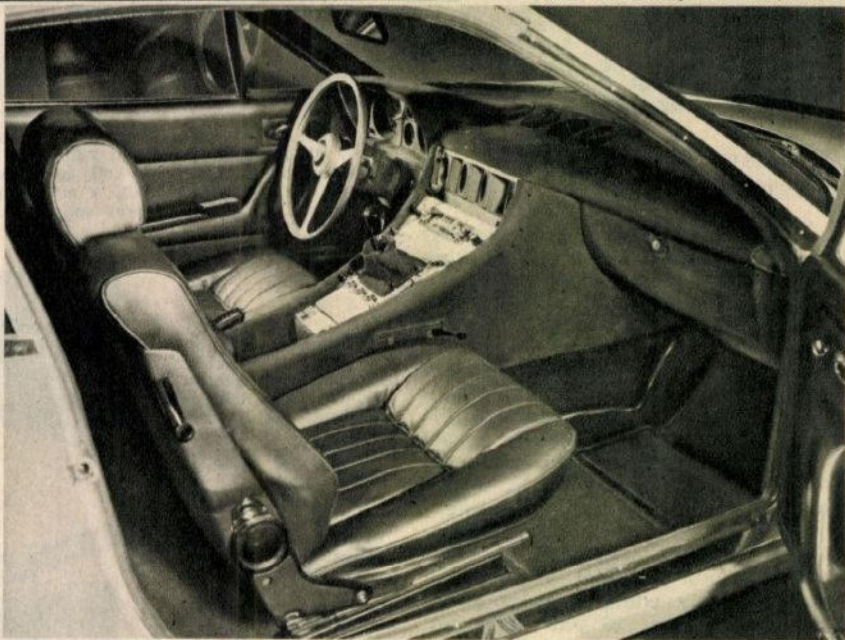
autóipara a mélyponton van és óriási nehézségekkel küzd. Sztrájkok sorozata bénítja meg a legnevesebb gyárakat. A Rolls-Royce csődjé sem éppen jó háttér a Genfben bemutatott **Rolls-Royce** és **Bentley Corniche** modell számára.

A **Triumph** továbbfejlesztette a népszerű Toledot, és bemutatta annak 65 lóerős, négyajtós TC-változatát.

AZ OLASZOK

szereplése nyújtotta újra a legtöbb meglepetést. Az ottani autóipar is igen nagy nehézségekkel küzd a gyakori és hosszú sztrájkok miatt, a fejlesztési munka azonban nem lassult, sőt: a **Fiat** 130-as Coupé (Pininfarina-karosszériával), a 128-Rallye és a javított 850 Sport Coupé sztárjai voltak a Genfi Szalonnak, és nagy várakozás előzi meg az eddigi hírek szerint remekbe szabott új 127-es típus áprilisi premierjét. A speciális karosszériák és sportszerű kocsik olasz mesterei sem hagyták magukat, és Genfben kápráztató „tűzijátékot” rendeztek.

Röviden felsorolva az újdonságokat:



Az új Lamborghini LP-500-ról most csak egy vázlat, amely jól szemlélteti, milyen is az előretörő középmotoros autóépités

Ferrari GTC 4

Maserati Bora

Lamborghini LP 500

Intermeccanica Indra

Ghia — De Tomaso

Frua — Maserati

Frua — Porsche 914/6

Michelotti — Matra

Ital Design VW/Karmann Cheetah

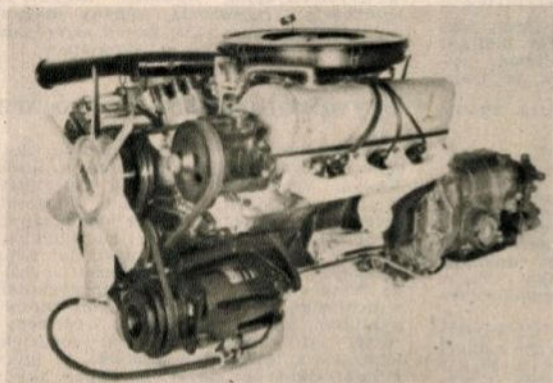
mindmeggannyi gyöngyszeme az individualista autóépitésnek. Más kérdés persze, hogy ezeknek a — részben középmotoros — kocsiknak úgyszólván semmi közük egy normális autóhoz,

és egyre szaporodik a kritikusok száma, akik követelik, hogy ezek a zseniális kis üzemek inkább foglalkozzanak biztonságos, tetszetős családi kocsik prototípusainak kialakításával, amint azt például az **Autobianchi** csinálja Fiat-támogatással. (Az Autobianchi A-112 nem más, mint a legújabb Fiat-127 előfutára.)

A JAPÁNOK

falkája űzi a nagy európai és amerikai vadat, és bizony nagy sikerrel. Egy példa: a **Datsun** és a **Toyota** leköörzte az USA-ban a VW-t. Datsun 1970-ben csak Svájcban több mint

A sok-sok japán autó közül az egyik legfrissebb, a Nissan Motor céghez tartozó Datsun-gyár Gloria 2000—GL típusa. A 2690 mm tengelytávú, inkább nagy, mint középkocsi orrában 1998 cm³-es, hathengeres, 5600 fordulónál 115 lóerőt kifejtő OHC-motor dolgozik. Ez a kivétel 165, a GX variáció — azonos lóerőtérfigatú, de 130 lóerős motorral — 170 km/ó sebességet ér el



A 3,5 literes Mercedes Benz nyolchengeres V-motor, 200 DIN, illetve 230 SAE lóerővel most már a korábbi soros motorok helyére is beépül. Szintén újdonság az Opel Ascona, de még újabb annak „gyorsított” változata, az oldalára festett nem éppen diszkrét méretű gyári jelvényel. Azt, hogy a kétteljes motor 200 DIN lóerős és a kocsi 220-as tempót érhet el, nem kívülrre írták fel, mint ahogy a nagyon szép, izlése BMW-kupék — például a 2800—CS — adatalt sem hívalkodóan jelzik. Pedig az itteni 170 lóerővel 205 km/ó a sebesség (0—100 km/ó-ig 9,1 mp a gyorsulás), de az egy fokozattal nagyobb, 3,0 jelzésű háromliteres 8,2 mp alatt éri el a százat. A lóerőszám annál 180, — DIN szerint számolva



3000 kocsit adott el. A Toyotákat és Mazdákat Ausztriában kikapkodják a kereskedők kezéből. Japán ma már a világ második legnagyobb autógyártó országa az USA után és fejlődése továbbra is szédületes.

A SVÉD

Volvók, Saabok változatlan szolidágot, megbízhatóságot, minőséget sugároznak.

HOLLANDIÁBÓL

a **Daf** továbbra is józan, szellemes megoldásokkal büszkélkedhet (Daf-Marathon, Daf-Kalmar kis furgon).

Sikert aratott Genfben az új **Skoda** 1100 Coupé, valamint a **Polski Fiat** 125, amely szépen megvetette lábát számos nyugati ország nehéz piacán is.

Tetszetős, érdekesség a **brazil Puma** VW-aggregátokkal.

Igen látványos volt a genfi versenykocsi-kiállítás is, lényegében a már ismert, de kissé bővebb „Jochen Rindt” show. Újra csak azt lehet kérdezni: Quo vadis autóversenysport?!

Egyértelmű válaszokat tehát Genf nem adott, két alapvető tendencia mégis mutatkozott:

1. Az amerikai igen szigorú biztonsági és környezetvédelmi előírások egészen új gondolkodásmódot, konstrukciós elveket honosítanak meg Európában is — a vevők javára és hasznára, de drágább áron.

2. A nagy autógyarak még jobban bővítik és sűrítik a típus- és modellválasztékot, ezen belül a legkülönbözőbb, a kategóriáknak legmegfelelőbb építési módokat, műszaki megoldásokat alkalmazzák. Talán csak Citroën, Mercedes és Opel maradnak hűek hagyományos koncepciójukhoz...

MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

MOTORVEZETŐI TANFOLYAMOK — KLUBSZERVEZÉSBEN

AZ OMB titkára a motoros klubok legutóbbi küldöttértekezletén jelentette be: az MTSZ Országos Motoros Bizottsága az egész országra szövevényesen engedélyt kapott a KPM-től motorokékpár-vezetői tanfolyamok szervezésére. S ezzel új, fontos feladatokkal bővült az OMB munkája: országsszerte megkezdődhet az újonstúlt motorosok oktatása, képzése.

Az OMB Oktatási Bizottsága e téren is gazdag tapasztalatokkal rendelkezik. Két évvel ezelőtt már kísérleti tanfolyamokat indítottunk, először Pest megyében, ahol 800 motoros tett eredményes vizsgát bizottságunk és a klubok szervezésében. Később négy megyében tartottunk tanfolyamokat, hasonlóképpen jó eredményekkel.

A kísérleti időszak lezárult, s ma már mindenütt lehetőség van az új motorosok oktatására. A tanfolyamok célja olyan vezetők képzése, akik megfelelnek az egyre növekvő forgalom támasztotta követelményeknek, képesek gépjárművet biztonságosan vezetni, s ugyanakkor műszaki ismeretük is alkalmassá teszik őket a motorokékpárok szakszerű kezelésére. Az Oktatási Bizottság messzemenő segítséget nyújt a kluboknak a tanfolyamok szervezésében, rendelkezésre bocsát oktatási tematikát, kiadványokat, s nem utolsósorban anyagilag is támogatja a motoros szervezetteket.

A klubok feladata e munkában, hogy gondoskodjanak a szakoktatói gárdáról, biztosítsák az elméleti és gyakorlati képzés feltételeit. Tanfolyamokat lehet indítani városokban és községekben, sportegyesületeknél, üzemekben, intézményekben, természetközvetkedésekben. Az érdeklődők a Motoros Bizottságnál, kluboknál és szakosztályoknál jelentkezhetnek.

MULI ERVIN

TALÁLKOZÓK, CSILLAGTÚRÁK KÜLFÖLDÖN

A motoros idény kezdetét az a sok meghívó is jelzi, amelyek az OMB címére külföldről érkeznek.

Csehszlovákiából egy hagyományos találkozóra érkezett meghívó: az Autómoto Klub május 20—22. között rendezi meg immár ötödik alkalommal a Nemzetközi Csillagtúrát. Színhelye az „Aranyváros”, Prága lesz, ahová a mi motorosainkat is várják.

Amikor a lapunk megjelenik, már lezajlott egy másik esemény, amelyről a dániai MC Touring Club küldött értesítést. A klub az ún. „Füni Alpok” festői vidékén, Faborg városában rendezte meg a hatodik Nemzetközi Motorokékpáros Találkozót, a „Bamsettraffen“-t. A résztvevők április 17—18-án adtak egymásnak randevút Dániában.

Érdekes versenyt, csillagtúrát rendeztek április 9—10-én Ausztriában, a XI. Motoros Találkozó alkalmából. A több országból rajtoló motorosok célpontja a felső-ausztriai Enns volt, ahova ki-ki tetszés szerinti útvonalon érkezhetett. A versenybírósg egyetlen feltételt szabott

meg: a túrázóknak Ausztriában érinteni kellett az L-O-R-C-H betűkkel kezdődő helységeket. Az időben beérkező, és a megtett utat bélyegzésekkel és tankolási nyugtákkal igazoló motorosokat arany, ezüst, és bronz plakettel és tiszteletdíjakkal jutalmazták.

Nyári, sőt őszi eseményről is tájékoztattak már jó előre csehszlovák és lengyel sportbarátaink. Július 8—11-én a Magas Tátrában kerül sor a csehszlovákiai Motoros Turista Találkozóra, Lengyelországban pedig szeptember 18—19-én lesz a hagyományos Nemzetközi Motoros Találkozó, színhelye: Zakopane.

Ezekre az eseményekre az OMB nem vezet központilag szervezett túrát, az érdeklődőknek mégis lehetőségük van arra, hogy csoportosan vegyenek részt a kirándulásokon. A motorosok a Magyar Természetbarát Szövetségnél — név, lakcím, a résztvevők számának feltüntetésével — irásban jelentkezhetnek. A csoportos utazás szervezését bármely klub vállalhatja, ehhez az OMB szervezési és anyagi segítséget is nyújt.

MOTOROS BIZOTTSÁG SZOLNOKON, KLUB JÁSZBERÉNYBEN

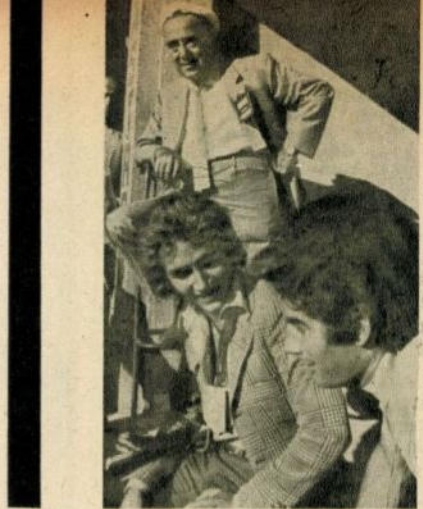
Új motoros bizottsággal bővült a túramotorosok szervezeti hálózata. Az OMB és a Szolnok megyei Természetbarát Szakszövetség támogatásával megalakult a Szolnok megyei Motoros Bizottság. Az alakuló ülésen Seres Pétert, a megyei tanács csoportvezetőjét választották elnöknek, s a vezetőség tagjai lettek a megyében működő négy klub képviselői is. A Bizottság, amelynek feladata lesz a Szolnok megyei túramotoros mozgalom fellendítése, már elkészítette jövő hónapi programját. Május 9-én megyei motoros találkozót rendeznek Jászberényben, 14—16-án részt vesznek a verőcei országos találkozón, 23-án pedig Szolnok lesz színhelye a megyei motorosok és a Szegedi Volán SC motorosai találkozójának.

S még egy hír a megyéből: Jászberényben, a Lehel Hűtőgépgyár természetbarát szakosztályának keretében új túramotoros csoport alakult.

PÁLYÁZAT DIAFILMEZŐ MOTOROSOKNAK

Mint már közöltük, az MTSZ Országos Motoros Bizottsága pályázatot hirdet diafilmező motorosok számára. A minimum 80, maximum 100 diakepből álló sorozat tartalma, témája lehet hazai vagy külföldi, egyénileg vagy csoportosan tett motoros túra. A diakepeken a pályázóknak képes beszámolókat kell adniuk a kirándulás útvonaláról, az útközben látott tájakról, nevezetességekről, közlekedési érdekességekről. A vetített képekhez 8—10 gépelt oldalas összekötő-szöveget is kell mellékelni, amelyben a pályázók színes, érdekes tájékoztatást adnak a látot-

takról, s élménybeszámolójukat hasznos, gyakorlati tanácsokkal is kiegészítik. A pályázatot név, lakcím megjelölésével július 15-ig kell eljuttatni a Magyar Természetbarát Szövetség címére, Bp. V. Rosenbergtér hp. u. 1. A zsűri a díjakat (1500—1000—500 Ft) megfelelő számú jelentkező esetében adja ki. Az ünnepélyes eredményhirdetésre augusztus közepén, a fonyódi—béltelepi Nemzetközi Motoros Találkozón kerül sor, ahol a legjobb pályaműveket bemutatják. A legsikeresebb pályázókat az OMB filmvetítéses előadás megtartására kéri fel a lakóhelyükhöz legközelebbi motoros klubban.



Utolsó fénykép a motorsport egyik nagy támogatójáról, Domenico Agusta báróról a monzai autodromban. A kép jobb sarkában az általa vezetett MV-gyár sztár-versenyzőjét, Agostinót látjuk. A sportbarát arisztokrata néhány nappal a 64. születésnapja előtt kapott szívvroham következtében hunyt el Milánóban

Egy apróhirdetés margójára

Nem minden gyerek szeret tanulni. Zoli sem tartozott az iskolát kedvelők közé. Amikor végzett a nyolcadik osztállyal, ide-oda csapódott. A motor vonzotta, ezért gyorsan megszerezte a jogosítványt, és a postánál hordta a sürgönyöket. Amikor úgy érezte, hogy most már akár versenyző is lehetne, jelentkezett a Zalka Máté MK-nál, ahol szívesen fogadták a befizelő módorú fiút. Kapott motort a klubtól, ahol természetesen a versenyzéssel járó óraszer költségeit fedezték, akárcsak a többi klubtársának. Az igyekezetét siker koronázta: az éppan akkor beiktatott új, 50 ccm-es géposztályban elnyerte a bajnoki címet.

Azon se csodálkozzék senki, hogy ez a nyúlifarknyúl siker kissé megbódította az időközben már tisztviselőszervé előléptetett ifjút, akit ugyancsak meglegyintett a divat szele is. Gyakorta túnt fel a Váci utcában, módisan kiöltözve, egy-egy miniszoknyát kísérve.

De nem is ez lett volna kifogásolnivaló a viselkedésén, hanem az, hogy ezt a cseppet nem sportszerű mentalitást a klubban is folytatta.

A szerinte már „kinőtt” kategóriából egy felsőbbre akart lépni, amit a klubvezető szívesen támogatott. Az első nagyobb géppel olyan kiadós összeütöközése volt, hogy csak orvosi bravurmunkával sikerült talpra állítani. A motorokékpárt nem. Az a MEH-hez került.

Aztán kapott egy másik motort, de ezt már olyan ügyesen törte össze, hogy mégcsak össze sem köcolta szöke fűrtjeit. Kétségtelenül ez is hozzájárult, hogy a klubvezető kitéte a szűrt. De nem sokáig maradt parlagon. Jelentkezett és felvették a HSE motorszakosztályába, ahol tovább villoghatott — sporteredmény nélkül.

Aztán tavaly eltűnt a magyar motorsport felültéről... nem hagyva irt maga után.

S most olvastunk az NSZK-ban megjelenő „Das Motorrad” című újság hirdetés oldalán egy apróhirdetést, amelynek kivonatosa az a fordítása: „Ki finanszírozza a motorsportolást? Vagy ki tud segíteni? Nemzetközi versenyjogositványom van, nemzeti bajnok vagyok, a 350-es vagy az 500-as osztályban indulnék, kérem, segítsen Ön, mert én diák vagyok. Zoltán Takatz...”

Wer finanziert meinen Motorsport? Oder wer kann evtl. helfen? Ich habe internat. Rennliz., ich bin schon National-Meister, ich möchte in 350 od. 500 ccm fahren u. bitte helfen Sie mir, da ich Student bin. Zoltan Takatz, 2 Hb. 61. ... 216/A.

Az új Jawa „SST”

Az olvasók többsége, de főleg az idősebb motorosok eltekintenek attól, hogy dicsérjük a csehszlovák motor-kerékpárokat. Köztudottan jók azok. (Sok-sok évvel ezelőtt az AM-nek is volt egy 250-es Jawa-ja, és becsülettel szolgált sok-sok tízezer kilométereken át.)

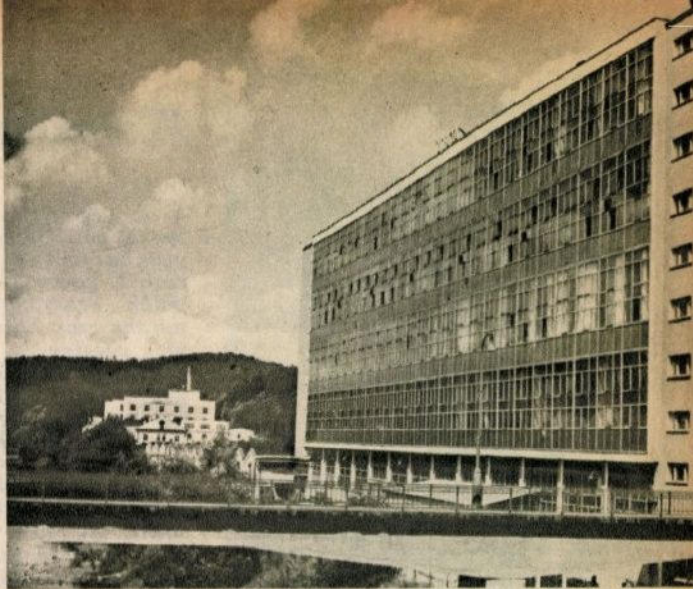
Az elismerő jelzők helyett bemutatjuk a legújabb Jawa motorokat: az úgynevezett SST-modellt. Azért írjuk egyes számban, noha ketten vannak, mert külsejük azonos, csak a hengerűrtartalmuk és típuszámuk, no meg teljesítményük különböző.

Természetesen mind a 250-es, mind a 350-es kétütemű, léghűtéses és kéthengeres. Az előző típushoz viszonyítva, az SST hűtőbordái lényegesen nagyobbak, különösen a hengerfej hátulján. A hengermelegedés csökkentése miatt némi változtatás található a kipufogónyílásoknál, illetve a kipufogócsövek hajlásában. A kipufogócsatornát is módosították, miáltal az SST motorok rugalmasabbak lettek. A forgattyúsmechanizmus változatlan maradt, ellenben a dugattyúcsapszeg keresztmetszetét 18 mm-re emelték, és ez kétségtelenül a motor élettartamára hat majd kedvezően. Ugyanez okból szerkesztették át a sebességváltóházat, illetve módosították az áttételi arányokat.

A csehszlovák konstruktőrök nagy szerkesztési gyakorlatáról árulkodnak az SST típusok. Tessék megnézni ezeket a mellő teleszkópot. Ezek érdekessége, hogy a fényszóró és a kormány függőleges irányba szabályozható. A sportos jelleget az üzemanyagtartály és annak rögzítése adja.

A habgumi bélést duplaülés alatt helyezték el a versenypályákon sikeresen szereplő típusoknál is használt légszűrőt. Ugyancsak itt kapott helyet egy légmentes dobozban az akkumulátor, továbbá a gyújtótekerecs, valamint a szerszámok. A meghajtó hátsólánc élettartamát — az MZ-eknél is alkalmazott — műanyag „alagutak” hosszabbítják meg. Na és, amivel kezdeni kellett volna, az SST motorok külön tartályból jutnak az életet adó olajhoz, mégpedig a motor által meghajtott szivattyún keresztül. (Azonos a Magyarországon is kapható 175-ös CZ kenési rendszerével.)

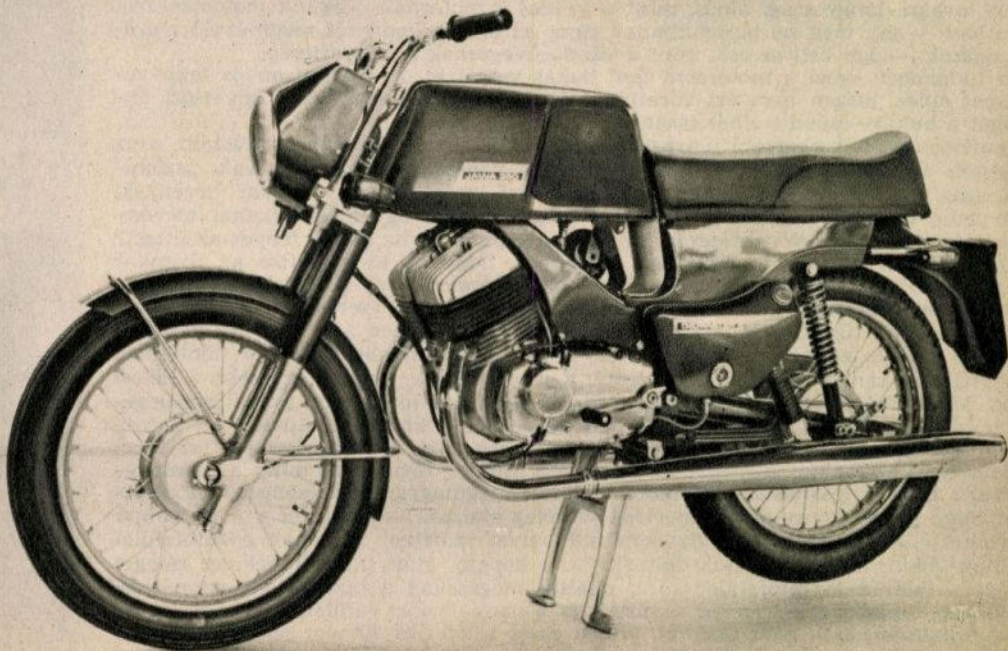
Az új Jawa-modelleket nem importálja a hazai kereskedelem, ne is tessék azokat keresni az üzletekben.



Inkább iskolaépülethez, mint motorkerékpárgyárhoz hasonlít a Jawa Tynec nad Sázavou-i új telephelye

FONTOSABB MŰSZAKI MUTATÓK

Típus	623 SST	633 SST
Hengerszám	2	2
Furat-lökét mm	52×58	58×65
Hengerűrtartalom kcm	246,4	344,0
Sűrítési viszony		9:1
Fordulatszám/perc	5500	5250
Lóerő-teljesítmény	22,0	27,5
Áttételi arány I. fokozat		3,03:1
II. fokozat		1,88:1
III. fokozat		1,33:1
IV. fokozat		1:1
Porlasztó, Jikov	2924	2926
Elektromos berendezés	6 volt,	55—60 watt
Gumiméret elöl		3,25×18
Gumiméret hátul		3,50×18
Fékdob mm		160/35
Benzintartály liter		15,5
Olajtartály liter		2,3
Ünsúly kg		144—148
Terhelés kg		180
Legnagyobb kapaszkodóképesség %	54	72
Gyorsulás 500 m/mp	23	21
Legnagyobb sebesség km/óra	125	135
Fogyasztás liter/100 km CSSR norma	3,6	4,2



Számtalan újdonságot foglal magába a Jawa-gyár legújabb kéthengeres 250-es, valamint 350-es modellje, az „SST”



Tudja Ön, mennyi hatmillió kilométer? Képzelje el 150-szer az Egyenlítő hosszát. Nos, **Szentgyörgyi Dezső** ezt a távolságot repülte be, mint MA-LÉV-pilóta. Úgy beszéltük meg, hogy amint megérkezik Teheránból, felugrik a szerkesztőségbe. A címet elfelejtette, de tudta, valahol a Bazilika környékén vagyunk. Nem találta meg a szerkesztőséget, és másnap sokat neveltünk ezen, amikor elmesélte kóválygását a Bajcsy-Zsilinszky úton.

A volánnál: Szentgyörgyi Dezső

— A jóég tudja, hogy van ez, de én sokkal bátrabb és biztonságosabb vagyok a fellegek között, ahol pedig csak a kabinablakig látok. Úgy repülök Teheránba, vagy Kuwaitba, mintha csak hazafelé a Mártírok útjára vezetném a Simcámat. Jogositványomat 1935-ben váltottam ki, de akkor csak NSU meg Ariel motor-kerékpáron közlekedtem. Autót nyolc évvel ezelőtt vásároltam, és azóta télen-nyáron használom, legyen bármilyen is az időjárás. Közlekedési szabálysértésért még soha nem jelentek fel, mert szigorúan betartom a közlekedési szabályokat. Ez pedig nekünk, pilótáknak nem nehéz, hiszen a repülés biztonságát szigorú szabályok védik. Igaz, ezek a szabályok lényegesen egyszerűbbek, mint a Kresz. Az Élmunkás-hídon egyszer „behúzott” a szabálytalanságba egy teherautóvezető. Leálltam a Simcával, megkerestem a rendőrt és elmondtam, miként kerültem, önhibámon kívül a tilosba.

És ha már itt tartok, hád mondjam el, hogy nálunk, sajnos nagyon fegyelmezetlenek a gépkocsivezetők. Ezek bizony még pilótainasoknak sem válnának be. Nemhogy egymásra, de még önmagukra sem tudnak vigyázni. Az országúton, világos nappal egy ellenőrzés során leállítottak, és a mögöttem érkező Wartburgos úgy szállt a Simcába, hogy kis híján beborultunk az árokba. Tartsanak gyávanak, de én már nem hajtok nyolcvannál gyorsabban. Pedig elhiheti, hogy szeretem a gyorsaságot. De még jobban a biztonságot.

Aki akar, tanulhat ennyiből is. Ugyancsak saját tapasztalatból tudom, hogy miért fontosak a gépkocsik ajtaján, alul a lyukak. Miután a korrózió okozta kárt kijavítottam, nemcsak újabb lyukakat furattam az ajtók aljára, hanem azokat bizonyos időközönként kipiszkalom, ha eldugulnak. Megéri a fáradságot, többé nem fogja meg a rozsdá.

A kilométermilliomos pilóta jól felelt a páratlan számú kérdésekre. Hát Ön mennyi kérdésre tudna helyesen felelni? A válaszokat a 27. oldalon találja meg.

1. Hol méri a forgatónyomatékot?

- a) A meghajtott kerék tengelyén;
- b) A sebességváltó kimenőtengelyén;
- c) A főtengelyen.

2. Mi a MARMON?

- a) A 20 literes benzinkanna;
- b) Régi autómárka;
- c) Némétül „márvány”.

3. Hol méri a sűrítési végnymást?

- a) A kipufogócső végén (dob nélkül);
- b) A gyertyanyílásnál;
- c) A porlasztónál.

4. Mi is a „de Dion Bouton”?

- a) Felfüggesztés;
- b) Rugózás;
- c) Differenciálmű.

5. Hol van a Pítmann-tengely?

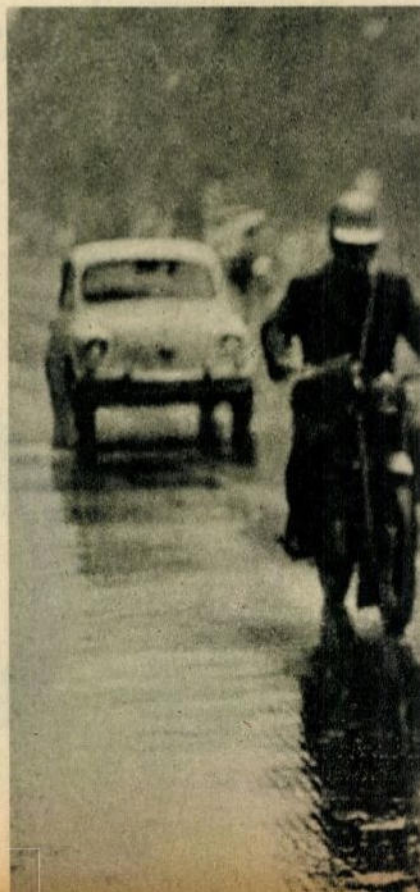
- a) A sebességváltóban;
- b) A dinamóban;
- c) A kormányműben.

AZ AZ „ÁLDOTT” TAVASZI ESŐ

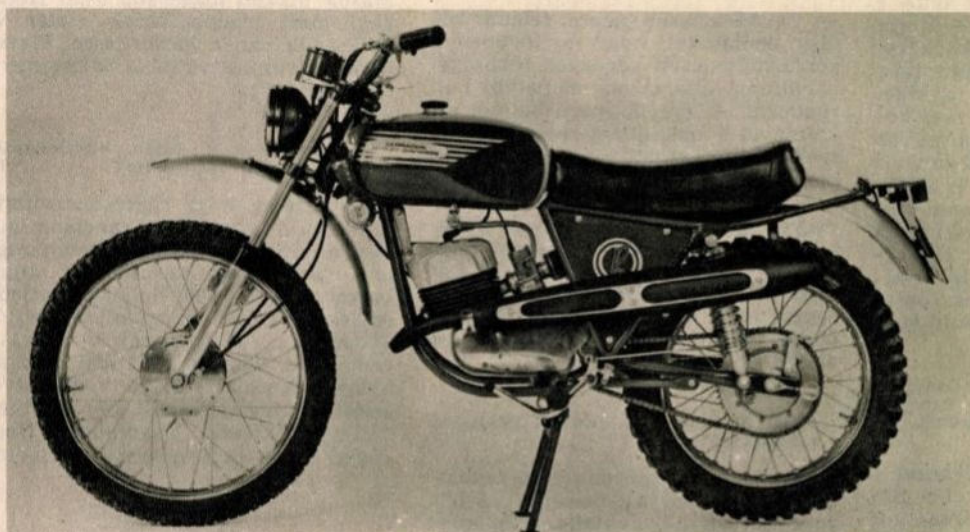
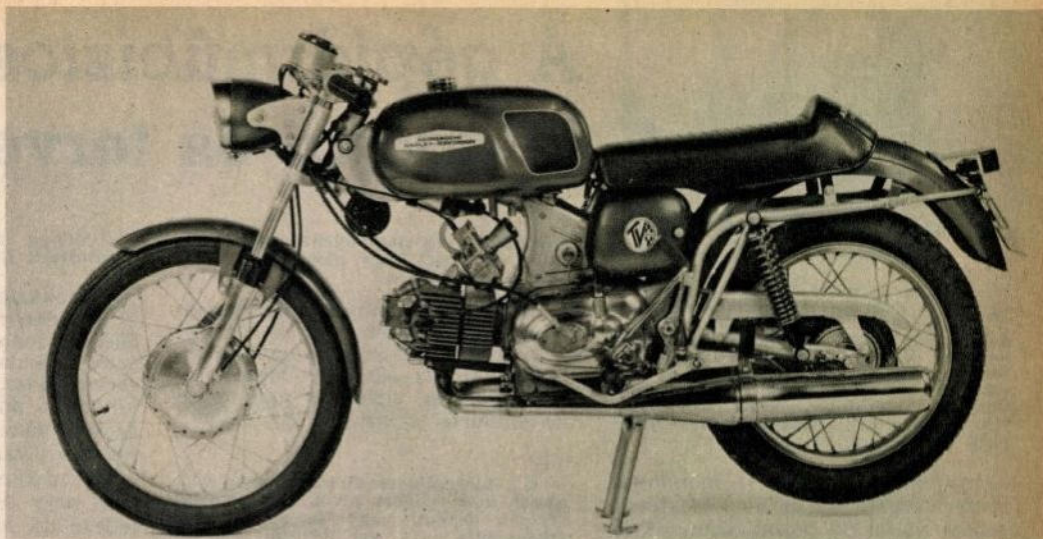
Abban valamennyien egyetértünk, hogy a mezőgazdaságnak olyan jól jön az a bizonyos tavaszi, langyos égi áldás, mint a jó olaj a motornak. Nekünk motorosoknak azonban — jaj, meg ne haragudjanak ránk az ország kenyerét megművelő mezőgazdászok — úgy kell az eső, mint a vándorüvegesnek a hanyattesés.

Aki tudomásul veszi a motorosra leső bukás veszélyét, az már bizonyos fokú védelmet élvez, hiszen nem éri váratlanul a csúszás lehetősége, azaz felvértezi önmagát a bukás—csúszás elhárítására.

A motorosnak két alapvető tényezővel kell rendelkeznie. Az egyik: műszaki, azaz a gép és a gumiabroncsok állapota (a kerekek vonalban-futása), a másik: pszichikai, azaz az önfegyelem. Minden motorosra egyformán hatnak a fizikai törvények, aki pedig ezt nem tiszteli, igen hamar meggyőződhet egy másik fizikai törvény létezéséről is, a föld vonzerejéről. Mi tehát a tennivaló, ha esőtől fényes az úttest? Mindenekelőtt annyira csökkenteni a tempót, hogy az kiegyenlítse az ilyenkor meghosszabbodott féktáv többletét. Továbbá ismeretes, hogy a függőleges helyzetben haladó kétkerekű jármű a legstabilabb, legúttartóbb. Ezért tehát a kanyarban is igyekezzünk függőlegesen tartani a motorkerékpárt. Igen ám, de a mi kétkerekűnk nem is annyira a kormányval, mint sokkal inkább a jármű döntésével irányítjuk a kanyarban. Minél gyorsabb a jármű irama, annál hegyesebb a dőlési szög. Mindebből az következik, hogy minél lassabban fordulunk, annál merőlegebb szöget zárunk a motorral, azaz biztonságosabb a kanyarvételünk. Lett légyen bármilyen sürgős is az útunk, akkor se adjunk sok gázt, mert az újabban felismert úgynevezett aquaplaning megváltoztathatja a motoros szándékát mind a kormányzásban, mind a lassításban. A tudományosan megmagyarázott jelenséget a gyorsan forgó gumiabroncs előtt feltorlódozó vízréteg okozza, azaz amikor a nagy tempó következtében az úton levő víz nem tud helyet szorítani magának a futófelület mintázatában, akkor nemcsak feltorlódozik a köpeny előtt, hanem vékony réteget képez a talaj és a futófelület közé, miáltal megszakad a biztonságos vezetéshez szükséges tapadás a két anyag, az úttest és a gumiabroncs felülete között. Nos, mindazok, akik nem szállnak vitába ezzel a ténnyel, hanem szigorúan alkalmazkodnak hozzá, azok nem fogják „áldani” a valóban áldott tavaszi esőt.



A 350 kcm-es TV-modell cső- és lemezvázát a különböző versenytípusokon próbálták ki. Érthetetlen módon megnövelték a jármű súlyát, és felesleges kipufogódobbal látták el. A teleszkópbillája Ceriani, fékdobja 180×35 mm



A gyári leírás szerint a 125 R/C teljesítménye, némi átalakítás után, 8500-ra felemelt főtengelyfordulaton 17,5 lóerőre növelhető. A gumí mérete elől 2,50×21", hátul 3,50×18", a fékdob mérete 135×25 mm, benzintartálya 11 liter

KÉT SPORTOS OLASZ

Az igazán tüzes motorkerékpárokat gyártó olasz márkák között nemes vetélkedés folyik. Van, amelyik győzi technikával, de nem pénzzel. Ilyen volt a nálunk is jól ismert *Aermacchi*, amelyiket évekként ezelőtt az amerikai *Harley-Davidson* gyár erősített meg, amikor a tengerentúliak elhatározták, hogy áttérnek a kisebb hengerűrméretű járművek gyártására. A HD gyár vezetősége olcsóbbnak találta az *Aermacchi* felvásárlását, mint a kísérletet új konstrukciókkal. Ez a gazdasági ügylet volt az ékes bizonyítéka a „két legyet egy csapásra” elméletnek.

Az ily módon két márka nevét viselő gyár ismét bekapcsolódott a versenysportba, és most megint újabb modellekkel jelentkezett. Ezek közül figyelmet érdemel a 350 TV (*Turismo Veloce*) típus, amely a túraversenyzőknek ígér megbízható és viszonylag kényelmes sporteszközt. A hagyományosan elrendezett fekvőhengeres, hosszúlökötű (74×80 mm) ohv, 9:1 sűrítési arányú motor 7500 fordulatszámon 29 lóerőt ad le (hátsó keréken mérve). Sebességváltója 5 fokozatú, elektromos berendezése 6 voltos. 60 wattos, akkugyújtással, gumimérete elől 3,00×19", hátul 3,50×18", duplex-fék elől. Összsúlya 140 kiló, benzintartálya 15 liter, fogyasztása 4,5 liter/100 km, legnagyobb sebessége 160 km/óra, gyorsulása 400 méterre 13,8 másodperc.

Hasonló célra készült az ugyancsak új 125 R/C (*Regolarità Cross*) modell, amelynek az 56×50 mm furat-lökötű, 123 kcm-es, kétütemű, 10,3:1 sűrítésű motorja 15,5 lóerős 8000 fordulaton. Az 1:20 arányú keveréket a 27 mm toroknyílású Dell'Orto porlasztó táplálja a hagyományos módon a hengerbe. Gyújtásról és világításról a lendkerékmágnés és töltőtekercsek gondoskodnak. A 107 kilós jármű végsebessége 125 km/óra.

A tengeren túl kereken tíz modellt kínál az *Aermacchi Harley-Davidson* gyár a mind jobban gyarapodó vedőrétegnek. A legkisebb a 65 kcm-es „*Leggero*” (lám, még a neve is olaszos), természetesen kétütemű motorral, ami egymagában is figyelmet érdemel, hiszen az USA-ban nem gyártottak ilyen munkamódszerben dolgozó motorokat. De kétütemű a 100 kcm-es „*Baja*” és a nagyobb, 125-ös „*Rapido*” is. A további modellek már szelepek. A 250-es és a 350-es *Aermacchi* odaát AMF/HARLEY-DAVIDSON néven ismerik.

Kétségtelen, hogy ez a fúzió fellendítette a varesei gyárat, amely egyre gyorsabb versenymotorokat állít elő, és nem kisebb sztárt szerződtettek erre az idényre, mint Renzo Pasolinit, aki eddig a Benelliék első számú csillaga volt.



A gépjárműbiztosítás feladatai és tervei

Az Állami Biztosító Budapesti Karrendezési Központja 26 milliót beruházással épült új székházának ünnepélyes megnyitása mindenképpen újabb haladást jelentett a hazai gépjárműbiztosítás útján. Fehér Sándor vezérigazgató felhasználta ezt az alkalmat, hogy az Autó-Motor olvasóit külön tájékoztassa a gépjárműbiztosítás helyzetéről és terveiről.

— Mint ez köztudomású — mondotta a vezérigazgató —, az év kezdetétől jelentős változást hozott számunkra a rendelet, amely minden hazánkban futó gépjárműre kötelezővé tette a felelősségbiztosítást. Az Autó-Motor cikksorozata, de más újságcikkek, rádiónyilatkozatok is megvilágították, mennyire szükséges, hogy egységesen és pártatlanul, egy szervezet keretében rendezzék a gépjárművek által okozott károkat. Mi magunk is szorgalmaztuk a rendeletet, és elvállaltuk az ezzel járó feladatokat. Annak ellenére, hogy az egy kárra eső térítés évről évre növekszik, és kockázatviselésünk egyébként is kiszélesedett, a személyautók felelősségbiztosításának díját változatlanul hagytuk.

— Nem kétséges, hogy az új kötelezettségek nagyobb megterhelést jelentenek az ÁB számára. Hogyan készültek fel erre?

— A Hamzsabégi úti karrendezési székház megépítésével is, ahol 180 dolgozónk igyekszik a károsultak ügyét gyorsan elintézni. De karrendezési apparátusunkat országosan is kiegészítettük több mint 100 újszakeremberrel, köztük mérnökökkel, jogászokkal. És fokoztuk technikai felkészültségünket: a Hamzsabégi úti új épületben rövidesen felszereljük diagnosztikai állomásunkat. Ez lehetővé teszi a károsodott gépjárművek műszeres vizsgálatát, és módot nyújt majd arra is, hogy casco-ügyfeleink részére különféle szolgáltatásokat nyújtsunk.

— Az új rendelkezéssel lehetővé vált, hogy a felelősségbiztosítást kiterjesszék az ismeretlen gépjárművezetők által okozott károkra is. De ez nem érvényes minden esetre. Miért?

— Alapállásunk, hogy a károsult minden esetben megkapja a kártérítést. A felelősségbiztosítás alapján csupán a saját gépjárműben keletkezett károkat nem térítjük meg. Ezek azonban megtérülnek a cascobiztosítás alapján. De hangsúlyozni szeretném: reméljük, hogy az ismeretlen károkozók száma fokozatosan csökken, a károkozó otthagya a nevét, címét a helyszínen. Ezt egyébként a Kresz-módosítás is előírja, ennek elmulasztása szabálysértés. De miért is mulasztaná ezt el, hiszen ebből kára nem származik; az okozott kárt a biztosító megtéríti.

— Sokan azért nem jelentkeznek, mert attól tartanak, hogy akkor rendőrségi ügy is lesz belőle.

— Erre csak annyit mondhatok: anyagi kár esetén, ha a tanúkkal igazoltan a két fél azonos állásponton van, az ÁB saját hatáskörében lezárja az ügyet, és nem tereli más vonalra.

— A gépjárműbalesethez most már csak akkor kell rendőrt hívni, ha személyi sérülés történt, vagy az anyagi kár meghaladja a 15 ezer forintot. Mit jelent ez a Biztosító szempontjából?

— Természetesen nehéz feladat elé állít bennünket, hogy a jövőben a gépjárműbaleseti károgyek többségét a hatósági eljárás adatai nélkül kell rendezni. A legjobb, ha a baleset alkalmával a balesetben részes személyek közösen rögzítik a tényállást, és megállapodnak a felelősség kérdésében. A fellelhető tanúkat lehetőleg vegyék igénybe. E megállapodás megkönnyítésére olyan nyomtatványt fogunk kibocsátani, amelynek felhasználásával a szükséges adatokat együtt rögzíthetik. Ha ilyen megállapodást eljuttatnak hozzánk, ennek alapján a kár rendezésre kerül.

— Mi a teendő, ha közúti gépjármű a károkozó?

— A magánkárosultnak az a feladata, hogy az ÁB legközelebbi kárfelvevő helyén haladéktalanul jelentse az esetet, s ha módja van, mutassa ott be a kocsiját. Ha erre nincs lehetőség, a kárszakértőnk kimegy a helyszínre. A közúti gépjármű vezetője köteles az esetet saját munkahelyén bejelenteni, a Biztosítóhoz a vállalat ad jelentést. A hivatásos gépkocsivezetők egyébként most már nincsenek hátrányosabb helyzetben, mint a magánautósok. Az ÁB a sofőrrel szemben közvetlenül sohasem érvényesít visszakövetelési igényt, s közvetve, a munkáltató vállalatán keresztül is csak súlyos vétkesség esetén kerülhet sor a sofőr anyagi felelősségének megállapítására. A karrendezés meggyorsítása érdekében megállapodást kötöttünk a legnagyobb autóparkkal rendelkező közsültekkel, így például a Volán Trösztrel is. Ezek a vállalatok a kisebb károkat a Biztosító előzetes szemléje nélkül megjavíthatják!

— Mi a teendő, ha a balesetet szenvedettnek cascoja is van?

— Mivel a casco-karrendezés egyszerűbb, azt javasoljuk, hogy a casccal rendelkezők káraikat elsődlegesen cascojuk alapján rendeztessék, és csak az így nem téríthető káraikat tereljék a felelősségbiztosítás alapján álló karrendezés útjára.

— Milyen irányban kívánják a cascobiztosítást fejleszteni?

— Kockázatkiterjesztést tervezünk, és rövidesen bővítjük az önrészesedéses módozatok választékát. Az árak alakulása, a jövedelmek differenciálódása, a gépjárművezetők különféle adottságai teszik szükségessé a választékbővítést. Sokan igényelnek olyan cascobiztosítást, amely a kisebb károokra nem, hanem csak az igen nagy összegű javításokra nyújt fedezetet. Az ilyen biztosítás díja természetesen alacsonyabb lenne. Mások inkább magasabb díjat fizetnek, mert kisebb károk esetén is szükségük van a kártérítésre. Figyelembe kívánjuk venni a balesetmentes vezetést is.

— Tervezik-e a casco kiterjesztését újabb nyugati országokra?

— Ismeretes, hogy cascobiztosítottjaink, ha Ausztriában, Franciaországban, az NSZK-ban vagy Olaszországban szenvednek károsodást, ottani partnereinktől 200 dollárig terjedő összeget kaphatnak a szükségjavítás költségeire. Tárgyalásaink alapján remélhető, hogy már az idei turistaidényre kiterjeszthetjük kockázatviselésünk körét Belgium, Dánia, Finnország, Hollandia, Luxemburg, Norvégia, Svájc és Svédország területére.

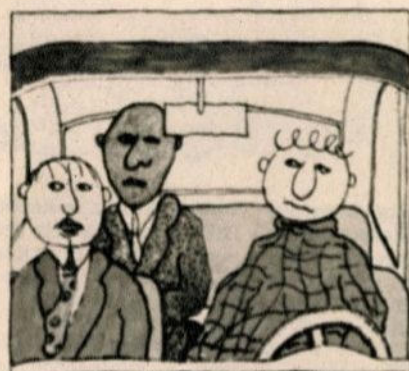
— Mit tesz az ÁB az ügymenet gyorsítása érdekében?

— Ki akarjuk szélesíteni az ügynevezett megegyezéses karrendezést. Ennek lényege, hogy az 5000 forintot meg nem haladó igazolt gépjárműkár esetén nem várjuk meg a kocsijavítását és a számla bemutatását, hanem megállapítjuk a javítás összegét, és ha ezt az ügyfél elfogadja, nyomban kifizetjük a kártérítést. A nagyobb összegeknél hitellevelet, előleget adunk a jóváhagyott számla alapján. Sokszor nem tőlünk függ, hogy mikor tudunk egy kárügyet lezárni, ezért tárgyalásokat folytatunk a Belügyminisztérium, az Igazságügyi Minisztérium és a Legfőbb Ügyészség képviselőivel, hogy a hatósági eljárások eredményét az ÁB minél előbb megkapja, s tisztázódják a felelősség kérdése.

Természetesen akadna még téma. Kérem az Autó-Motor szerkesztőségét, kísérje figyelemmel továbbra is munkánkat, és időnként adjon helyet az ezzel kapcsolatos közléseinknek.

Ennek a kérdésnek igyekszünk eleget tenni, hiszen olvasóink is gyakran keresnek fel bennünket ilyen természetű problémáikkal.

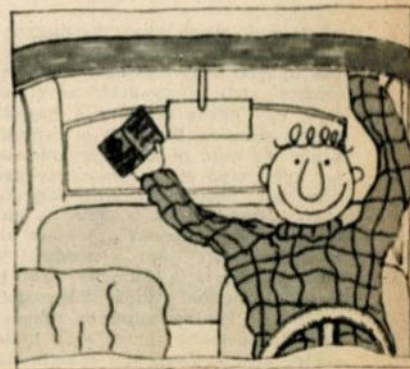
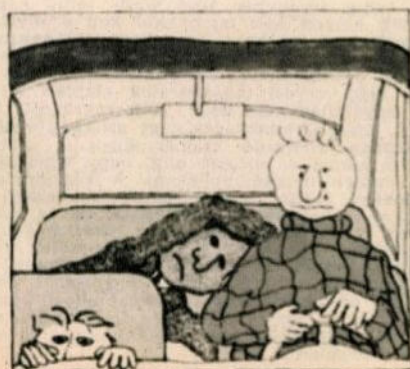
(rgyi)



...és mégis megvan a jogsí!

Nem mi rajzoltattuk ezt a sokat mondó sorozatot — Wolfgang Bauschmid ábrái —, de mi is tudjuk, hogy néha milyen gyötörő perceket élnek át a tanulóvezetők mellé, illetve mögé ültetett vizsgáztatók. Megismerhetik a halálfélelmet is, ha rossz napja van a delikvensnek, aki persze maga is szívesen lemondana az efféle túráról — tortúráról...

A karikatúra persze túloz. Hiszen azért karikatúra. De felhívja a figyelmünket: legyünk óvatosak, ha T-betűs tanuló kocsival találkozunk. És ne akadályozzuk, hanem éppenséggel segítjük haladásukat!

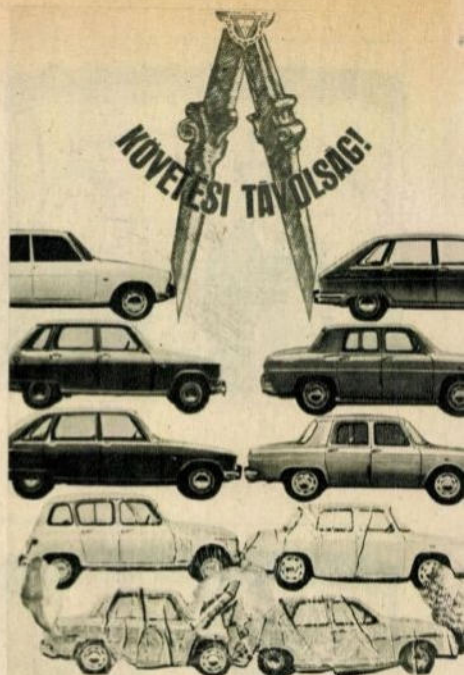


VEZESS BALESET NÉLKÜL!



Az FKBT tanácsülésén — ahol meghatározták az új teendőket — kiosztották a „Vezess Baleset Nélkül” mozgalom győzteseinek járó díjakát és jutalmakat

Az FKBT által kibocsátott plakátok mindig a legidősebb veszélyekre hívják fel a figyelmet



A Fővárosi Közüti Balesetelhárítási Tanács tudvalóvően nagy részt vállalt a feladatból, hogy a megnövekedett — és állandóan növekedő — fővárosi forgalom balesetveszélyessége csökkenjen. A március 29-én megtartott idei első tanácsülésen az eddigi tízesztendős munkájuk értékelésénél szép eredményekre tekinthettek vissza. Különösen az elmúlt esztendő lehet eredményesnek tekinteni mert Budapesten a közúti balesetek száma sokkal kisebb arányban emelkedett, mint az országos átlag. Ezt első sorban a „Vezess Baleset Nélkül” mozgalom sikerének tulajdonítják. A mozgalomhoz csatlakozott 74 vállalatnál ugyanis összességében — a Budapesten történt 0,8%-os emelkedéssel szemben — a figyelembe vett balesetek száma 2%-kal csökkent. A Hazafias Népfrent vándorzászlaját a Budapesti Közlekedési Vállalat Autóbusz Üzemágának „Mező Imre” üzemegysége érdemelte ki, amelynek gépjárművezetői az elmúlt évben közel 1 millió kilométerrel többlet teljesítettek, s az általuk előidézt balesetek száma kevesebb volt, mint az előző esztendőben. A nyolc kategória első helyezettjei serleget kaptak, az első négy helyezett vállalatok pedig pénzjutalomban részesültek, amelyet a mozgalomban legjobb eredményt elért — tehát a legkevesebb balesetet okozott — járművezetők között osztottak szét.

Az FKBT a megnövekedett feladatok eredményes ellátása érdekében szervezeti változtatásokat is vezetett be. Ennek alapvető célja, hogy minél több embert vonjanak be a balesetek megelőzését célzó tevékenységbe, főként a legtapasztaltabb, legképzettebb szakemberek közül. Így például néhány új bizottságot is hoztak létre, amelyek a gyakorlati élettel szoros kapcsolatban tudják befolyá-

solni a balesetek megelőzését. Többek között elkezdte működését a Forgalombiztonsági Bizottság is, amely felméri a főváros balesetveszélyes helyeit. Hozzájuk érkeznek be a lakosságtól és vállalatoktól beküldött megfigyelések, amelyek alapján változtatásokat eszközölnek a forgalom biztonsága — és gyorsítása — érdekében. Albizottságok működnek nemcsak a járművezetők oktatásának, továbbképzésének, hanem a gyalogosok, az utasok, az ifjúság nevelésének megszervezésére is. Plakátokat, brosúrákat terjesztenek, előadókat küldenek ki a vállalatokhoz, intézményekhez, iskolákhoz, filmeket készíttetnek — és igyekeznek igénybe venni a propaganda minden korszerű eszközét.

Szükség is van mindezekre — sőt, az eddiginél is hatásosabb eszközökre —, mert az elmúlt esztendő baleseti statisztikája a fővárosban is csak az említett vállalatoknál alakult viszonylag elfogadhatóan. Budapest utcáin napirenden vannak a halálesetek, súlyos sérülések a vállalatokhoz, a baleset az elsőbbségadás elmulasztása, a gyorsajtás miatt. És különösen szaporodtak a gyalogosok elgázolásából származó tragédiák — még a kijelölt gyalogátkelőhelyeken is! Feltűnően növekszik a gyalogosok és utasok hibájából történt balesetek száma. Újabb formákat kell tehát találni arra a propagandára, amely a gyalogosok — főként az egészen idős és egészen fiatal generációk — figyelmét felhívja a közlekedés rohamosan erősödő veszélyeire.

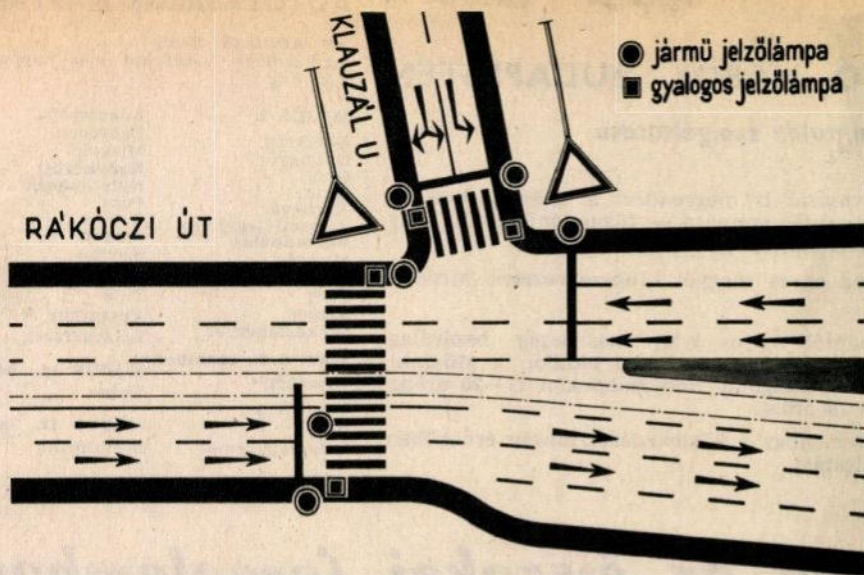
A tanácsülésen sok bírálat is érte az FKBT működésének bizonyos hiányosságait, és határozatok születtek a balesetmegelőzési munka eredményességének növelése érdekében.

NŐI CIPŐ A PEDÁLON

Mini, midí, vagy maxi? Ez nagyon időszerű kérdés, amely a divat iránt hódoló nőket sokszor tanácstalanná teszi. A legtöbb esetben azonban egy biztos: egy pár új cipő a tére minden esetben kell a háznál. Legyen az mármint a divatos csizma, vagy a gyakran nevelésesre csinált „dongaláb-divatú” magassarkú cipő, egy közös bennük: a hajlíthatatlan talp, amely ráadásul még veszedelmesen sima is. És ezzel a kormánynál ülő divatos hölgy máris nehézségekbe kerül. Az autó pedáljai ugyanis nem szeretik — még száraz állapotban sem — ha ilyen cipővel rálépnek. Ha pedig nedves a talp, ilyen cipővel egyáltalán nem lehet fékezni anélkül, hogy le ne csússzon. Minthogy a talp vastagabb és ezáltal keményebb is, mint a korábbi hagyományos modellek, sokáig tart, amíg az ilyen cipő az autózásra alkalmas lesz. Még nem vizsgálták meg, hogy hány balesetet lehet a pedálról való megcsúszásra visszavezetni, de minden bizonnyal ez a körülmény nem lebecsülendő veszélyt jelent. A divatos láb-belliknek hódoló autós hölgyeknek tehát mindenképpen célszerű lenne egy másik, hajlékony talpú és magas sarok nélküli autós cipőt is a kocsijában tartani. Hosszabb túrára ez a kevésbé divatos, de kényelmesebb cipő mindenesetre még a kitaposott maximodellnél is jobb és biztonságosabb...

KÉK HÁTSÓLÁMPÁT?

„Az eddig érvényben levő vörös színű hátsó lámpák helyett kék lámpákkal kell a jövőben felszerelni az autót.” Ez a követelés hangzott el a szemorvosok közlekedésbiztonsági kongresszusán Wiesbadenben. A szakértők rámutattak arra, hogy orvosi tapasztalatok alapján jóformán egyáltalán nem lehet „kék vakságról” beszélni. Ezzel szemben igen nagy azoknak a színvakságban szenvedő személyeknek a száma, akik a zöidet a pirostól alig, vagy egyáltalán nem tudják megkülönböztetni. A szemorvosok véleménye szerint tehát jelentősen hozzájárulhatna a közlekedés biztonságához, ha az autógyárak el tudnák magukat arra határozni, hogy a jövőben az autók hátsó lámpáinak színét kékre változtassák. A leghatásosabb az lenne, ha ezt törvényileg is előírnák. A kongresszus, amelyen 800 orvos vett részt, a továbbiakban rámutatott arra is, hogy a rendőrség és a repülőterek már jó ideje eredménnyel alkalmazzák a kék fényű lámpákat.



Itt így közlekedünk

A Dohány utca elavult közműhálózatának és útburkolatának felújítása miatt a közeljövőben sor kerül a Lenin krt és Szövetség utca, valamint az Alsóerdősor és Rottenbiller utca közötti szakasz lezárására. Ez annyit jelent, hogy a Dohány utcának a Lenin körút és Rottenbiller utca közötti szakaszán nem lehet közlekedni. Ennek megfelelően a következő irányokba terelik a forgalmat. A Dohány utcából jövők a Klauzál utcánál két irányban folytathatják útjukat. A Klauzál utcába jobbra bekanyarodva érik el a Rákóczi utat, majd innen akár jobbra, akár balra nagyívben kanyarodhatnak. Akik a Dohány utcában túlhaladnak a Klauzál utcai kereszteződésen, a Lenin körútra ugyancsak mindkét irányban kanyarodhatnak, csak éppen egyenesen tovább nem mehetnek a Dohány utcában. A lezárt szakaszokat és a forgalom irányát a vázlat szemlélteti. A terelés két igen fontos útkereszteződés forgalmát érinti:

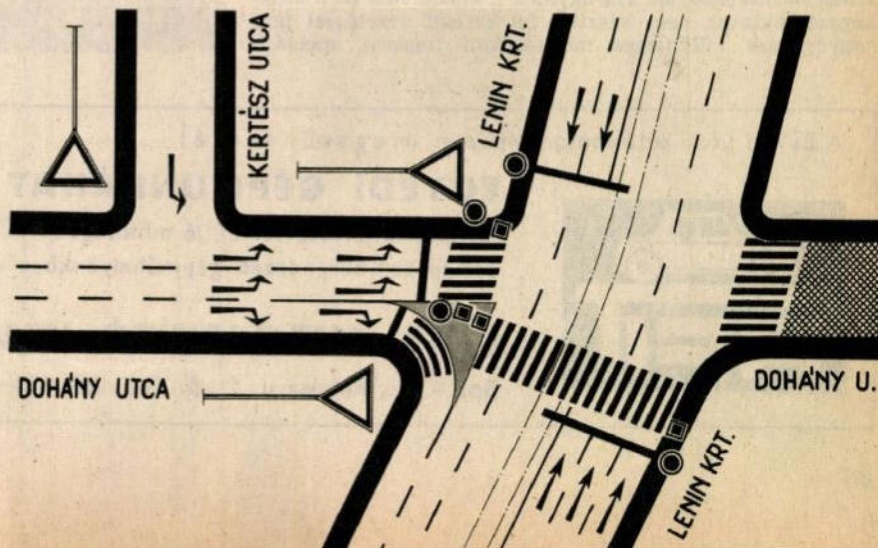
A LENIN KÖRÚT—DOHÁNY UTCA KERESZTEZŐDÉSÉBEN — mint ismeretes — a Dohány utca a Tanács körút felől a Lenin körút felé egyirányú. A Lenin körúti torkolatban a besorolás most lényegesen megváltozik azáltal, hogy a két belső forgalmi sávból nem egyenesen, hanem párhuzamosan balra kanyarodva haladhatunk tovább a Lenin körútra — a Wesselényi utca irányába — a lámpa zöld jelzésére. A külső forgalmi sávból továbbra is szabad — a lámpa jelzéseitől függetlenül — jobbra kisívben kanyarodni. Ebben az esetben azonban a gyalogosok áthaladási elsőbbségére különösen ügyelni kell.

Lényeges változás, hogy a Lenin körút északi torkolatában (a Híradó Mozinál) a gyalogos átkelőhely megszűnik, mivel a járművek a Dohány utcából balra nagyívben kanyarodhatnak. Külön is ügyeljünk arra, hogy ebben a kereszteződésben (különösen a Lenin körút irányából közelítve) nem elég szembetűnőek a jelzőlámpák. A belső sávban haladók is számítsanak erre!

A RAKÓCZI ÚT—KLAUZÁL UTCA KERESZTEZŐDÉSÉBEN bevezetett forgalomterelés tette szükségessé a régi jelzőlámpa

pa átépítését. Az új forgalmi rend bevezetésével ugyanis a Klauzál utcából nemcsak jobbra kanyarodhatunk járművünkkel, hanem balra, nagyívben is. Sőt, erre mindkét forgalmi sávból — egyszerre is — nyílik lehetőség, természetesen a megfelelő oldaltávolság betartása mellett. Arra mindenesetre számítanunk kell, hogy a jobb oldali forgalmi sávból a Rákóczi úton áthaladó gyalogosok miatt többnyire körülményesen tudunk csak kihajtani. A balra kanyarodóknak — az akadálytalan kimenet érdekében — mindenesetre érdemes a belső sávba sorolni. A Klauzál utcának a Dohány utca és Rákóczi út közötti szakaszán — mindkét oldalon — tilos megállni. Ezt a tilalmat különösen szigorúan kell vennünk, ugyanis az esetleg szabálytalanul leálló járművek teljesen megbéníthatják az elterelés miatt zsúfolttá váló forgalmat. A Rákóczi úton mindkét irányban csak egyenesen haladhatunk a lámpa zöld jelzésére. A Lenin körúti irányból jövőknek a Klauzál utca torkolatát megelőzően a helyzetjelző vonalnál és a kereszteződésen túl is van jelzőjük. Sajnos, a belső forgalmi sávból mindkettő nehezen vehető észre a beálló autóbuszok miatt.

Mindkét kereszteződésben kétfázisú jelzőlámpák irányítják a forgalmat. A gyalogosok a szabad járműforgalommal párhuzamosan kapnak lehetőséget az átkelésre.



FÉNYSZÓRÓBEÁLLÍTÓ NAPOK BUDAPESTEN

— az Autóklub díjtalan szolgáltatása —

A Magyar Autóklub az idén tavasszal is megrendezi a fényszóróbeállító napokat. A szolgálat minden magánautós számára — függetlenül attól, hogy tagja-e a Klubnak — díjtalanul rendelkezésére áll.

Az ország különböző területein az egyes megyei klubszervezetek hirdetik meg a szolgálat helyi időpontjait.

Budapesten május 2-től, vasárnaptól május 9-ig, vasárnapig bezárólag a pesti oldalon az Engels téri parkolóhelyen, a budai oldalon a Műszaki Egyetem előtti rakparton működik a szolgálat, hétköznapokon 17—20 óráig, szombaton és vasárnap pedig 10—18 óráig.

Az Autóklub kéri a magánautósokat, hogy a közlekedésbiztonság érdekében vegyék igénybe a díjtalan szolgáltatást.

AZ APRILIS 25-RE
meghirdetett vásárokat más napon tartják meg

MAJUS 2.	Békéscsaba
Debrecen	Debrecen
Gyöngyös	Miskolc
Győr	Nagykőrös
Gyula	Nyíregyháza
Kaposvár	Pécs
Kiskunfélegyháza	Siófok
Kiskunhalas	Szeged
Miskolc	Szentes
Nyíregyháza	Szombathely
Pécs	Tata
Szeged	Veszprém
Székesfehérvár	Zalaegerszeg
MAJUS 8., szombat	MAJUS 10., hétfő
Keszthely	Dabas
MAJUS 9.	MAJUS 12., szerda
Baja	Szentlőrinc
Balassagyarmat	

Kezdő vezetők az éjszakai forgalomban

Egy freiburgi intézet rámutat arra, hogy kezdő gépjárművezetők az éjszakai közúti forgalomban fokozott veszélynek vannak kitéve. A vezetőképző iskolákban rendszerint nappali világításnál tanulnak, és általában a sötétség és a nedvesség veszélyeit túlságosan kevésbé ismerik. Mindenkinek, még az átlagos képességű gépjárművezetőknek is ismerniük kell az éjszakai vezetés különleges veszélyhatásait, problémáit. A sötétben való vezetés gyakorlása ma már majdnem teljes mértékben a véletlenre van bízva. Legfeljebb csak az olyan vezetőjelöltnek nyílik lehetősége az esti vezetést gyakorolni, akinek a vezetési órái éppen ilyen időszakokra esnek. De ennek ellenére sem valószínű, hogy a különböző autósiskolákban tervszerűen felkészítenék a jelölteket az éjszakai vezetéssel kapcsolatos különböző problémákra.

Ezzel összefüggésben figyelemre méltó W. Hürlimann zürichi közlekedépszichológus javaslata: szerinte az éjszakai vezetésből is külön vizsgázní kellene. Mivel azonban a vizsgabiztosoktól nem lehet azt kívánni, hogy egy részük csak éjszaka vizsgáztassa a jelölteket, Hürlimann azt javasolja, hogy az oktatók igazolják írásban, hogy a vizsgázó az éjszakai vezetéssel kapcsolatosan speciális kiképzésben részesült. A hatóságoknak, illetve a vizsgabiztosoknak ennek alapján lehetőségük nyílna arra, hogy csupán szűrőpróbákra korlátozzák az éjszakai vezetéssel kapcsolatos vizsgatevékenységüket.

Svájcban érdekes kísérletet végeztek az éjszakai vezetéssel kapcsolatban: a vezetőjelöltek 25%-át éjszaka vizsgáztatták. A vizsgán nem megfelelők száma azonnal az átlagos 33%-ról 37%-ra szökött fel. Ezt a rossz vizsgaeredményt kapták annak ellenére, hogy az oktatókat előzetesen kielégítő mértékben informálták arról, hogy tanulójuk éjszaka fognak vizsgázní.

Ez a tény is aláhúzza tehát az éjszakai vezetés gyakorlásának szükségességét. Ha ugyanis a kezdő vezetőt a szakképzett oktatók nem készítik fel az esti vezetéssel járó nagyon sok különleges módszertani fogásra, speciális

alkalmazkodásra, ezt nagyon megsínyli majd első önálló esti útja alkalmával az újdonsült gépjárművezető. Nem találja meg a különböző kapcsolókat, éppen ezért elfelejti a világítást bekapcsolni, vagy éppen a reflektort tompítani. Figyelmét nagy zavarában minduntalan a járműve kezelő berendezéseire fordítja, és emiatt is elmulasztja, elhanyagolja magának a forgalomnak a szemmel tartását.

A kezdő gépjárművezetők éppen ezért céltudatosan gyűjtsenek élményeket, tapasztalatokat az esti, szürkületi, éjszakai vezetésről.

Először csak rövid ideig állítsák magukat az ilyen, számukra még szokatlan követelmények elé. Ez a gyakorlat (ha a módszeres éjszakai vezetésre felkészítést az oktatója annak idején elmulasztotta), még mindig jobb, mintha hirtelen, mindenféle „önképzőköri” előkészítés nélkül egyszer váratlanul fejest ugrana a sötétbe. A témához tartozik az is, hogy ha a kezdő vezető valamilyen ok miatt hosszú időn keresztül nem vezet éjszaka, előfordulhat, hogy az ilyen rutin megszerzéséhez szükséges gyakorlati tapasztalatok megszerzése számára évekre elhúzódhat.



A Bulcsu utcai autó-motor gépüzem megszűnésével



EGYEDI GÉPMUNKÁKAT

szereles és járatás nélkül, jó minőségben
korszerűen berendezett gépműhelyünkben vállalunk

II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT

Bp. XIII., Révész u. 1—5. Tel.: 204-623 vagy 200-810/192 mellékállomás

FORRAI JÓZSEF — BUDAPEST. Erthető, ha „felemás érzéssel” olvasta a Hétfői Hírek április 5-i számában „Példaként” címmel megjelent glosszát. Az valóban példaként szolgál, hogy valaki cédulát hagyott a szélvédőn: „A kárt én okoztam.” De az szükségletlen volt, hogy azt írta hozzá: „Kárt természetesen megtérítem.” Ha ez így lenne helyes, az eset inkább elriasztó lehetne, mert azt híhették a kis történet olvasói, hogy a cédula hátrahagyása bármiféle fizetési kötelezettséggel jár. Az okozott kárt ugyanis minden esetben a Biztosító téríti meg — ma már minden gépjármű üzemeltetője helyett! Eppen ezért helyes a cím hátrahagyása, hiszen abból a károkozónak semmiféle fizetési kötelezettsége nem származik. Ellenkezőleg! A Kresz-módosítás értelmében: „Ha a baleset folytán megrongálódott gépjármű vezetője nincs jelen, a károkozó köteles személyi adatait erre alkalmas módon a helyszínen hátrahagyni és a balesetet a felelősségbiztosítási jogszabályok rendelkezéseinek megfelelően a biztosítónak bejelenteni.” Vagyis: ha ezt nem teszi, szabálysértést követ el, amit 1000 Ft-ig terjedő pénzbírsággal büntethetnek.

U. J. — PÉCSVÁRAD. Mint ezt január 6-i számunk tájékoztatójában is közöltük, a Konsumex Ajándékautó-szolgálat útján a Merkurnál kapható bármelyik típus is beszerezhető, mégpedig soron kívül. A Trabant Limousine ára 770 dollár (kedvezményes vám 23 000 Ft), a Trabant Kombi 830 dollár (vám 25 000 Ft). A vám is fizethető konvertibilis valutában, hivatalos 30 forintos dollár-árfolyamon. A befizetést a Magyar Külkereskedelmi Bankhoz „Konsumturist autózás” jelzéssel kell átutalni, a megajándékozott személy pontos címének feltüntetésével. A Trabant-kocsikat az összeg beérkezésétől számított két hónapon belül lehet átvenni.

Könyvekről

MARAFKA IMRE: Ami a KRESZ-ből kimaradt (Műszaki). Tulajdonképpen a Kreszben előírt „udvarias és előzékeny magatartás” minden helyzetben meghatározza a teendőnket. Mégis szükséges az „iratlan” szabályok elemzése. Erre jövünk rá e könyv lapozgatása közben...

SURANYI ENDRE: Autósoknak-motorosoknak tanácsolom (Táncsics). Az ismert szakember hosszú évtizedek tapasztalataiból nyújt át megint egy csokorra való tanácsot kezdőknek és „haladóknak”.

THEUN DE VRIES: Űzd a farkasokat, pásztor! (Gondolat). A Babilónia őskorában játszóded regény a „történelem előtti történelem” világát idézi a valóban létező tájakon és létezett városokban lejátszóded történet segítségével.

COGNIOT: Kortársunk, Marx (Kossuth). Kévs könyv hozta ennyire emberközelbe a forradalmár-tudós alakját, mint ez az életrajz. Olvasása emellett napi munkánkban is segítséget nyújt...

CSIMA JÁNOS: Makótól Sopronig (Móra). Szovjet katonák és magyar partizánok harcát kíséri végig az író az 1944-es időkben, eddig nem ismert történeteket elevenítve meg, közvetlen stílusban, térképekkel, érdekes fényképekkel illusztrálva.

STRYJKOWSKI: A vendégfogadó (Európa). A nemzetközileg ismert lengyel író egy galliciai fogadóban játszóded történet során az első világháború légkörét idézi — emlékeztetőül a ma emberének.

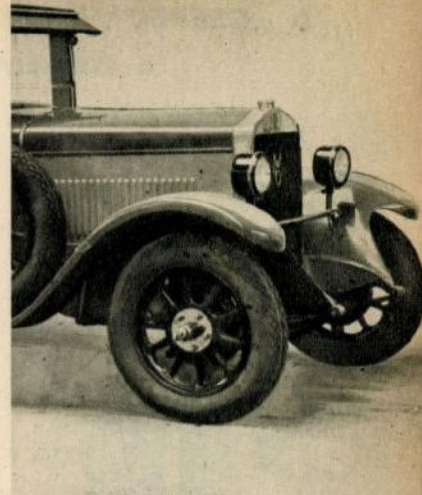
FÜZY PÁLNÉ: A vendég száz arca (Közgazdasági). A vendéglátóipar dolgozóit hoz szólnak ezek az intelmek, mindennapi esetek, de úgy, hogy mi „fogyasztók” is okuljunk. Hiába, ilyenek vagyunk...

PETHE MIKLÓS — TISZAVASVÁRI. A közlekedés- és postaügyi miniszter 5/1967. sz. utasítása értelmében 1967. február 1. óta a „Balesetmentes közlekedésért” plakettet és oklevelet azoknak a hivatásos gépjárművezetőknek (autó- és motorke-rek-párvezetőknek egyaránt) lehet kiadni, akik legalább 250 ezer (500 ezer, 750 ezer, illetve 1 millió) kilométert teljesítettek s ez idő alatt saját hibából eredő személy-sérüléses, vagy 1000 Ft-ot meghaladó értékű anyagi kárt eredményező közlekedé-si balesetet nem okoztak, valamint bírói eljárást kiadása után vonó, vagy vállalati fegyelmi eljárásra visszautalt közlekedési bűncselekményt nem követtek el, és az 1. sz. ellenőrzőlapjal rendelkezők. Az elbí-rálásakor a különböző vállalatoknál, ille-tőleg különböző gépjárműveken teljesí-tett kilométereket együttesen kell figye-lembe venni. A javaslatot a munkaadó vállalat vezetője — párt- és szakszerve-zete véleményével együtt — a saját fő-hatóságához küldi, s a főhatóság fogja a hozzá beérkezeti javaslatokat összesítve a KPM Autófelügyelethez eljuttatni. A plakettek kiadására évente egyszer (általában november 7. előtt) kerül sor. Az ezzel kapcsolatos anyagi juttatás mérté-két a vállalat maga állapítja meg, lehető-ségeinek alapján.

ZSOLDOS TIBOR — KAPOSVÁR. A „Balkan” sebességváltóházába tökéletesen megfelel az MM jelzésű 15 forintos AFOR-olaj. A kétütemű motorhoz is kapható FIMOL, amelynek csomagolásán megtalálja a használatára vonatkozó utasítást.

DR. HANTI TAMÁS — ANDOCS. 1. A Kresz most módosított 37. §-ában fog-laltak alapján a forgalomirányító fény-jelző készüléken kiegészítő lencsét csak a zöld fény mellett lehet elhelyezni. Ezt a nemzetközi egyezmény éppen azért ír-ja így elő, hogy a járművezető egy hely-ről kapjon tájékoztatást a követen-dő, illetve követhető haladási irányokról. — 2. Amint az Alla-mi Biztosító vezérigazgatójának ebben a számunkban közölt nyilatkozatában is ol-vashatja, ha a 15 ezer forintnál kisebb kárjal járt baleset részesei megállapodnak a felelősség kérdésében, a Biztosítót „ké-sőbb sem fogja érdekelni, hogy ki mi-lyen durva szabálysértést követett el”.

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



... hogy melyik országban készült ez az autó és ha már ezt az első kérdést helyesen megoldotta, akkor a második kérdésünkre: milyen gyártmányú, milyen jelzésű ez a kocsi — biztosan könnyű válaszolni. A fiatalabb generációnak több fejtörést okozunk most, de az idősebbek találkozhattak ilyen kocsival, méghozzá nem is ritkán, hiszen nem egyedi darab-ról mutatjuk be a képet. Ifjabb olvasó-lknak most azt tanácsoljuk, érdeklődje-nek a korosabb gépkocsivezetőktől, szak-mabellektől, hogy könnyebben nyerhes-sék meg a három jutalomkönyvet, ame-lyeket sorolás alapján küldünk el cí-mükre. Határidő: május 5.

A VOLANNAL...

A 20. oldal cikkének tesztme-g-fejtései: 1/c — 2/b — 3/b — 4/a — 5.c.

„601” TRABANT GUMIÜTKÖZŐ
ismét kapható
Vidékre utánvétellel

MAJOROS JÁNOS gumiárúkesztő
Vác, Cházár A. u. 6.
Helyben díjtalan felszereléssel

FIAT	FORD	OPEL
TÍPUSOK TULAJDONOSAI,		
FIGYELEMI		
Márkás autók		
rugójavítás		
szereléssel		
SZIVAK JÁNOS		
IV., ÚJPEST, Mártírok u. 5.		
Telefon: 881-056		

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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

javítása jótállással

HORVÁTH L.

Budapest IX., Telep u. 3/c.
(Hámán Kató út sarok)
Telefon: 144-513

KERAVILL X X KERAVILL X X KERAVILL

ITT A TAVASZ!

PANNÓNIA TS, P10, P20, és

DUNA oldalkocsi ALKATRÉSZEK
nagy választékban



Budapest XI., Bartók Béla út 41.

Vidékre utánvétellel szállítunk

KERAVILL X X KERAVILL X X KERAVILL

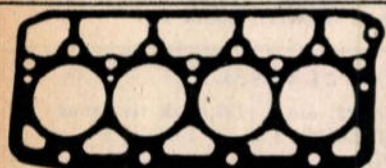
A „CSEPEL” JÁRMŰ ÉS MŰSZAKI KERESKEDELMI VÁLLALAT a személygépkocsi-tulajdonosok szolgálatában!



Autófelszerelési, autóápolási cikkek és tartozékok széles választékával állunk az autótulajdonosok rendelkezésére.

Gyújtógyertyák, spray tűzoltókészülék, rozsdagátló folyadék, TRABANT és WARTBURG üléshuzatok.

Érdeemes Önnek is felkeresni a
„CSEPEL” MINTATERMET
Budapest VI., Bajcsy-Zs. út 59.



ÜZEMBIZTOS
vörösréz-azbeszt
HENGERFEJTŐMITESEK

Nyitva: 8-17-ig
Szombaton: 8-12-ig

MESÁN
tömítéskészítő
Bp. IX., Róday u. 37.

AUTÓFELSZERELÉSEK

VISSZAPILLANTÓ-TÜKRÖK: FIAT, MOSZK-VICS, OPEL, RENAULT, SKODA, ZASTAVA stb. gépkocsikra. FŰRÁS NÉLKÜL szerelhető és BEHAJTHATÓS (VW modell) ajtó-tükrök, ovál és kerek gyűjtőtükörrel. SZTRÁDATÜKRÖK sárvédőkre. „PANORÁMA” fényszűrős belső tükrök. JAVÍTÁSOK. KETTŐZÖTT védelmi rendszerű RIASZTÓ felszerelése. KULCCSAL ZÁRTHATÓ TANK-SAPKÁK stb.

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

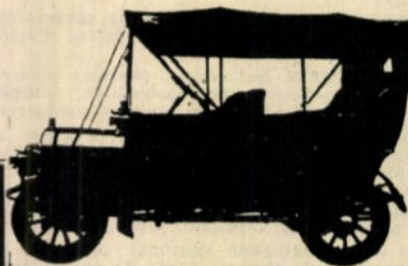
MOTOROSOKI

Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cípzáros lamberdzsek 296 Ft
Kismotorra, kerékpárra védőruha 170 Ft
Készíti: **FABIAN JÓZSEF**
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

AUTÓRUGÓJAVÍTÁS szereléssel

VOROS ISTVÁN
XIII., Fáy utca 84.
Telefon: 290-279

H A SZEMÉLYAUTÓK Z N Á L T



VÉTELE ELADÁSA

BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE

a
**MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI
ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT**
telepein:

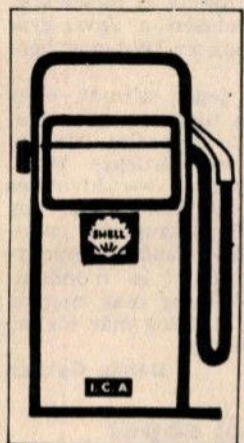
BUDAPEST XIII., Röpentyű u. 73.

DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.

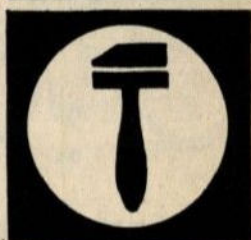
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.

SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.

SZOMBATHELY, Tolbuhin út 36.



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




Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGESCILLAPÍTÓK
teljes felújítás
gyors cserével
Garanciával!
Vidékre utónvétellel
KEREKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DIJTALAN BEVIZSGÁLÁS
„BARDI AUTÓTECHNIKA”
A SZAKMA MESTERE
Bp. VI., Szondi u. 15.
Telefon: 329-449

HENGERFÚRÁS
Speciális ovoidugattyú készítése fékdob-
szabályozás céljában, főtengely- és csap-
ágy munkák garanciával, rövid határidőre
DEDEÓ GYULA
gépésztechnikus
Bp. XVIII., Vöröshadsereg útja 243.
Telefon: 481-007

AUTÓKEREKRE DISZKARIKA
minden típusra készen kapható
PORVÉDŐ-SAPKÁT, LÁMPAKERETET
készítik
Vidékre utónvétellel
BOTH fémnyomó
Bp. VI., Rudas L. u. 13.
(Nyugati pu-nál) Tel.: 117-699

AUTÓGUMI – javítás szakszerűen
GUMISZERELÉS GEPPÉL, AZONNAL
Sima futófelület-mintázás.
Budapest XIII., Visegrádi u. 18/b.
LÁSZLÓ gumijavító

**Elektromos és
mechanikus elven
működő
autóműszerek
javítását**

jótállással, rövid határidőre vállaljuk.
BUDAPEST XIII., Pozsonyi út 30.
Tel.: 494-395.

PÉCS I., Zsolnay V. út 44.



BILUX AUTÓMŰSZAKI SZAKÜZLET!
Ajánljuk Önnek alábbi cikkeinket:
Autó visszapillantó-tükrök 25-féle kocsi típusra. Fúrás nélkül szerelhetők! Panoráma belsőtükör. Rozsdamentes rendszám táblakeret. Autópumpa, hűtőtakarók az összes típusokhoz. Belső szőnyegek. Szabadalom! Vákuum kipufogóvég (15 %-kal kevesebb üzemanyag- és olajfogyasztás. Növeli a kocsi teljesítményét!!!). Ablakpármentesítő! Díztárcsák minden típusra. Futómű-alkatrészek. Különböző autós matricák és kockás rallye-csíkok! Csak nálunk! Olasz típusú korbács autóantenna!
Ezekon kívül sok egyéb praktikus autóscikk!
Nyitva 8-19 óráig
Várja Önt a
Vidékre utónvétellel szállítunk
BILUX MŰSZAKI BOLT
Budapest IV., Újpest, Dózsa György út 61.

Nemzetközi salakbiztonsági ülés Genfben

Mint minden évben, az idén is sor került Genfben a FIM bizottságainak tavaszi megbeszélésére, amelyen a Nemzetközi Salakbizottság tagjaként vettem részt. E bizottsági ülésen a hangsúly a jégmotoros világbajnokságra toldott át. Arról van szó ugyanis, hogy a jégmotorozás betört az élvonalba. De nézzük az eseményeket:

Franciaország ez évben rendezett először jégmotoros nemzetközi versenyt Grenoble-ban. A beszámoló és fényképek arról tanúskodnak, hogy a hallatlanul izgalmas versenyt óriási érdeklődés és közönségsiker kísérte. Anglia és Olaszország kijelentette, hogy a jövőben jégmotoros versenyeket kíván rendezni. Amikor pedig a francia küldött megkérte a Bizottságot, hogy jelölje ki a jövő évi grenoblei verseny résztvevő nemzetét, rövid vita után a következők kerültek jelölésre:



Jégmotorozás amerikai módra. Nem csak a szögek hiányoznak a gumiból, hanem a rugó is a hátsóvillánál. Az oldalkocsiban álló versenyző, mint az egykori quadrigahajtók, a gyeplősárba kapaszkodik

VIZSGÁZTAK AZ ÚJ SPORTBÍRÁK

Hírt adtunk annak idején olvasóinknak arról, hogy a Motorsport Szövetség alapfokú sportbírói tanfolyamot indított. A tanfolyamra igen sokan jelentkeztek, főleg fiatalok és férfiak — bár női hallgatók is voltak. A tanfolyamról a tévé is adott riportot, és mint akkor hallottuk, a tanfolyam a technika fejlődése felé fordítja többek között az emberek figyelmét. A tanfolyam az MTS székházában tartott beszámolókkal április 3-án eredményesen befejeződött. A vizsgán megjelent 62 jelölt három bizottság előtt adott számat a tanultakról. Az egyik bizottság elnöke elmondta, hogy igen jó benyomásokat szerzett a jelöltek tanulmányi előmeneteléről. Csoportjában a kiváló és megfelelő aránya 50—50%-os volt, és nem akadott egy sem, aki az öt kérdésből ne tudott volna legalább négyre válaszolni. A női hallgatókról elmondta, hogy általában gyorsabban és szabatosabban válaszoltak a feltett kérdésekre, mint a férfiak. Köszönet illeti a tanfolyam vezetőjét, Jankovits Ferencet és a köréje tömörült sportbarát előadókat a kitűnő eredménnyel zárult tanfolyamért.

MÁSODIK F-1 GYŐZELMET aratta a svájci Regazzoni a Ferrari 312 B-2 kocsiján. Az első monzai sikerre a Brands Hatch-en duplázott rá, amikor is két világbajnokot, Stewartot, illetve Surteest utasította maga mögé.

Az NDK-ban rendezték a XI. Pneumant-Rallye-t, amely egyben EB-futam is volt. A verseny nehézségi fokát bizonyítja, hogy az elindult 130 kocsiból csak 62 érte el a célt. A Cordatic SE színeiben indult Pápai-Badaonyi (Fiat Coupe) pár a 14. helyet foglalta el a géposztályában.



Ausztria, Franciaország, Jugoszlávia, NSZK, Olaszország és az USA.

A vendégként jelenlevő AMA (az USA Motorsport Szövetségének rövidítése) delegátusa elmondotta, hogy a FIM-szabályoktól teljesen eltérő, 200 m hosszú, úgynevezett „salakpályán” rendeznek versenyeket; a pálya felülete beton! Ilyen fedett pályákon „salakoznak” az amerikai vaspapucosok. Azt is elmondta, hogy a kanyarok szokatlanul szélesek, általában 18 métereseek. Ezt a jövőben építésre kerülő salak- és jégpályáknál mi is figyelembe vesszük. (A fejedelmi többes az európai nemzetekre értendő.) Itt derült ki — ami egyébként már tudott volt —, hogy az amerikai versenyzők a salakon és a jégen is benzines üzemű motorokkal indulnak. Addig, amíg a két kontinens versenyzői nem találkoznak, nincs is ebből baj, de mi lesz, ha együtt kerülnek a rajtvonalra? Kit lehet kényszeríteni, hogy a másikhoz alkalmazkodjék? Véleményünk szerint ezt nem rábeszéléssel, hanem szabállyal kell és fogjuk is megoldani. A csehszlovák küldött, aki történetesen a Jawa-gyár főmérnöke, elmondta, hogy szállítanak az USA-nak benzines üzemű Jawa salakgépeket.

Érdeklődéssel várjuk a következő jeges szezon, hogy hogyan is alakul a helyzet, és hova tudunk mi, magyarok, ha nem is nagy létszámmal, de besorolni. Magánbeszélgetés során felmerült még egy érdekes téma: miért nem foglalkozunk a motorfocival — hivatalos nevén motoballal? Nézzük csak, mi kell hozzá: egy elhanyagolt focipálya, no meg 10 félig kiszuperált crossmotor és sportolni, szórakozni kívánó néhány versenyző. Legyen szabad mindjárt véleményét is mondani: minden megvan — és ha a fociközönség csak nagyon kis része látogatná a mérkőzéseket, a dolog már menne is... csak éppen hozzá kell kezdeni!!!

Dékán György

Új seprű jól seper

Igazán nagyszerűen sikerült a junior cross-bajnokságnak a Tözev SE motor-szakosztálya által, április 4-én, Kecelen rendezett első futama, amely az elmaradt kaposvári versenyt pótolta — sikeresen. Sok néző szurkolt a jól jelölt pálya mentén, hiszen a majd fél száz versenyzőjelölt gondoskodott látványosságról.

A 250 KCM-ES géposztálynak 27 indulója volt, győzött Gubala Pál, HSE, 3 pont — 2. Antal Ferenc, Ajka, 6 — 3. Tóth István, SZIM, 6 — 4. Szarka Gábor, Pécsi Dózsa, 7 — 5. Jáhner Vilmos, ZM, 8 — 6. Gorka János, Videoton, 12 — 500 KCM, 13 induló: 1. Demeter Anyos, HSE, 2 — 2. Molnár Sándor, Soproni IKV, 4 — 3. Mester Gyula, Ajka, 9 — 4. Gerencsér Tibor, ZM, 10 — 5. Varga György, ZM, 12 — 6. Tosoki Gyula, Videoton, 13 pont, valamennyien CZ motorral.

SPORTHÍREK

A 118. KÖRBEN, vezető helyről esett ki az Andretti-Ickx vezette Ferrari a Sebringben rendezett 12 órás versenyen, amelyet az Elford-Larrousse-Porsche-817 trió nyert meg, 259 kört teljesítve, 181 km-es óraáttaggal. A 2. és 3. helyet két Alfa-Romeo-33,3 foglalta el, kormányuknál Galli-Stommelen és Adamich-Pescarolo párok „dolgoztak” 256, illetve 248 körön át.

NEGYVEN CROSSVERSENYZŐ és motorja sorakozott fel a belgiumi Charlerois temploma előtt, ahol Joel Robert világbajnok esküdtött hűséget földijének, a csinos Jeanine Bracq-nak. Es amikor az új pár megjelent a templom kapujában, felüvöltött a 40 kétütemű motor. Nem tudni, mi volt nagyobb, a zaj, avagy a füst...

AZ OLASZ SZÁRMAZÁSÚ Mario Andretti nyerte Kaliforniában az F-1 kocsinak rendezett 100 mérföldes versenyt egy Ferrari 312B-vel, szorosan mögötte érkezett célba Stewart (Tyrrrel-Ford),

Hulme (McLaren-Ford) és Amon (Matra-Simca).

MISKOLCON nem április 26-én, hanem 24-én lesz a salak világbajnoki selejtező. Továbbá: nem május 1-én, hanem 2-án lesz a Szolnoki MTE nemzetközi salakversenye.

CSUPÁN 7 KILO a legújabb Tomos versenymotor vázának a súlya, ugyanis nem a hagyományos csőből készült, hanem üvegszállal erősített idomba építették a 15 000 fordulatot 15,5 lóerőt adó 50 kcm-es, vízhűtéses, forgótárcsás motort, amelynek az olasz Gilberto Parloti lesz a vezetője.

AGOSTINI KIKAPOTT márkatársától Bergamonttól, amikor Rímiben Ago MV-jének egyik kondenzátora tönkrement, és „sántikáló” motorral ért másodikként a célba. Read sem járt jobban a Yamahájával, akit ugyancsak márkatársa, Parloti ütött el a győzelemtől.

EUROPÁI MOTORON amerikai bajnok nyerte az USA nem hivatalos TT-jét. A „Daytona 1971” győztese Dick Mann volt (BSA-750) G. Romero (Triumph-750) és D. Emde (BSA-750) előtt. Az ébolyból esett ki Hailwood (BSA-750) motorhibája miatt.



(Fotó: Erwin Pressler, Melbourne)

REMEK LEÁNY...



A remek leány nem is leány, hanem fiatal asszony. de ez a történet szempontjából amúgy sem érdekes. Ez év elején kaptunk egy cikket lapunk NSZK-beli tudósítójától, az egykori „szárguldó tanítónő”-től, Anke-Eve Goldmanntól. A cikk Ausztrália legismertebb versenyzőnőjéről, Peggy Hyde-ről, azaz a „remek leányról” szól, akiről megtudtuk, hogy túl a sportbelli sikerein, vidéki házukban kecskéket tenyészt, kutyáival díjat nyer, zenét szerez, nyelveket beszél, pszichológus és mindemellett nagyszerű háziasszony is, bár még nagyon fiatal, mindössze egy évvel ezelőtt mondta ki a boldogító igent egy versenyzőtársának, aki még soha nem tudta őt legyőzni — a versenypályán. Nos, a beküldött anyag jó volt, csupán fénykép hiányzott hozzá. Az AM-nek Ausztráliában is van tudósítója, Pressler Erwin, aki sietve vállalta a hiány pótlását, sőt megfejelté azt egy röpké beszélgetéssel is, amiként ez itt olvasható:

KÉRDÉS: Hogyan lett versenyző?

VÁLASZ: Úgy, hogy szerettem motorozni.

KÉRDÉS: Férje nem kifogásolja, hogy ilyen veszélyes sportot űz?

VÁLASZ: Soha nem volt ellenvéleménye, mert szerinte is biztonságosabb a versenypálya, mint a közút, ahol az eszűket vesztett „fenegyerek”, nemegyszer részegen veszélyeztetik az ártatlan embertársaik életét. A versenypályán vigyázunk egymásra, de ha mégis történne valami, kéznél vannak a mentők.

KÉRDÉS: Mikor és mennyit edz?

VÁLASZ: Csak a verseny előtti napon vagy a verseny

előtt. A „Calder” vagy „Sundown” pályákon csak óriási használatidő ellenében motorozhatnék. Ezt kevesen tudják megfizetni.

KÉRDÉS: Milyen versenygéppel rendelkezik?

VÁLASZ: A Kawasakit, amelyik 200 km-es tempóra volt képes, már eladtam, és most egy 350-es Yamahám van, amellyel még egy évig akarok versenyezni. A további terveim attól függenek, hogy ezt a költséges sportot hajlandó-e valamelyik cég támogatni, mert én ezt nem bírom. A Yamaha is 2000 dollárba került.

KÉRDÉS: Mondjon néhány érdekességet az ausztrál motorsportról.

VÁLASZ: A versenyzők nálunk három osztályba vannak sorolva, a legmagasabb az „A”. Én vagyok az egyetlen nő, aki a középső, a „B” osztályba tartozom, a többi nőket a „C”-be osztották. Hogy mennyi női versenyző van Ausztráliában? Victoriában kettő, New South Walesben hat—tíz és Nyugat-Ausztráliában három. Így tehát nincsen külön női futam, együtt indulnak a férfiakkal. Így lettem ötször győztes és a vert mezőnyben két ausztrál bajnok is akadt.

KÉRDÉS: Hogy kerülhet az „A” osztályba?

VÁLASZ: (nevetve mondja) Egy még gyorsabb és drágább motorral.

Peggy Hyde a búcsúzásnál arra kért, hogy tolmácsoljam üzenetét, amit szó szerint felírtam és itt közlöm: „Az összes magyar versenyzőket, az AM szerkesztőségét sokszor és szívélyesen üdvözlöm. Igen örülök, hogy Magyarországról ilyen őszintén érdeklődnek utánam.” Bizonyítékul dedikálta is az egyik fényképet.

CÍMLAPUNKON:

Az új Jaguar „E” típusok
12 hengeres V-motorral
(Illusztráció a Genfi
Autószaalon beszámolójá-
hoz)

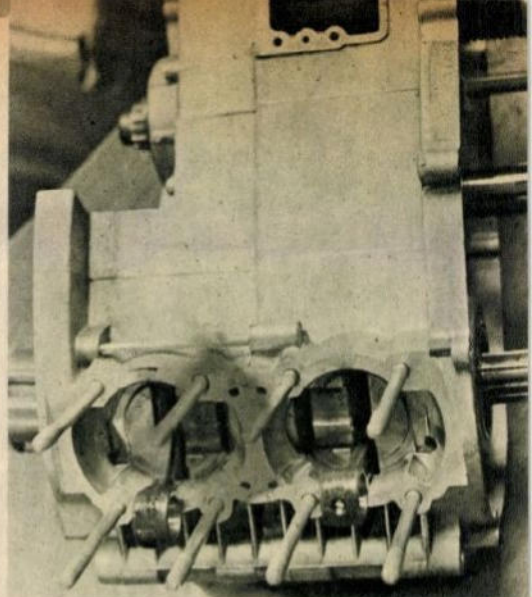
„Autó-Motor” — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII. Lenin körút 9-11. Telefon: 221-285.)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

INDEX: 25.108

71.5980 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



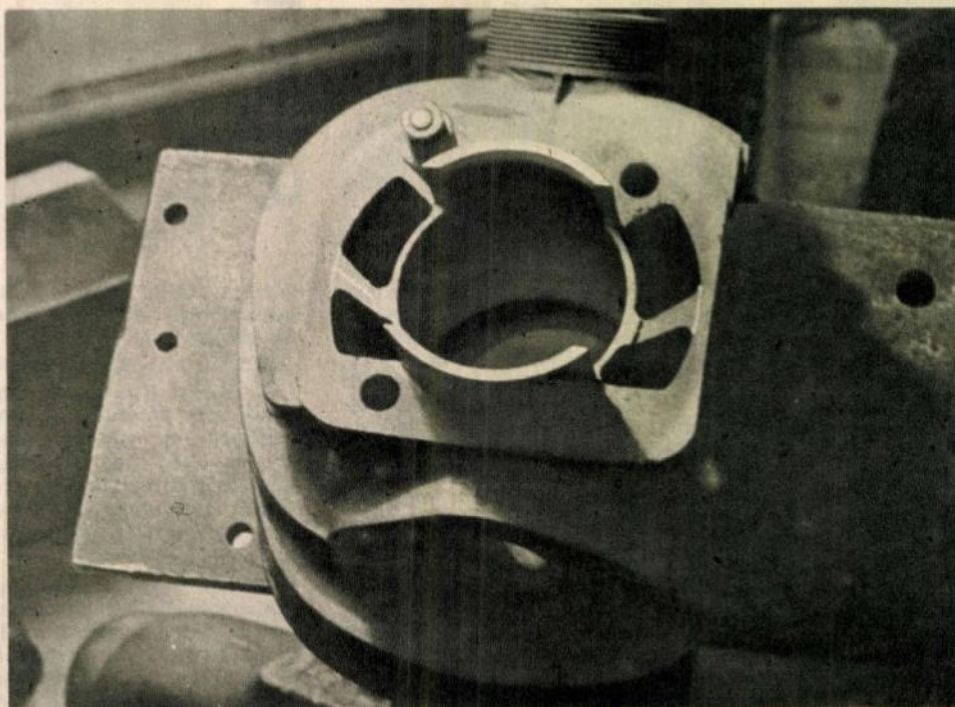
Csendesen zúg a fogorvosi köszörű a „lóerő-varázsló” Szöllösi Zsigmond kezében; formázza a Yamaha hengert



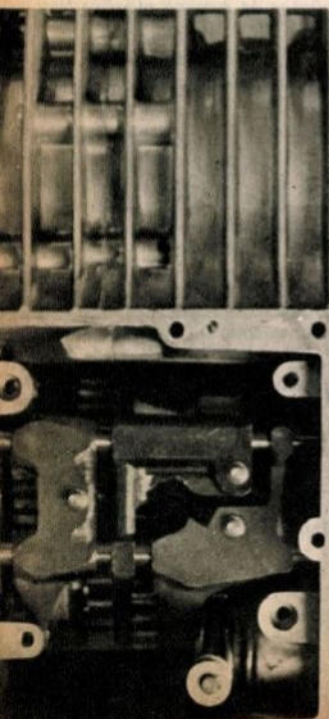
Szemét gyönyörköd-tető a DS6 jelű Yamaha hengertelenített motorblokkja

„Élesre töltik” a Yamahákat

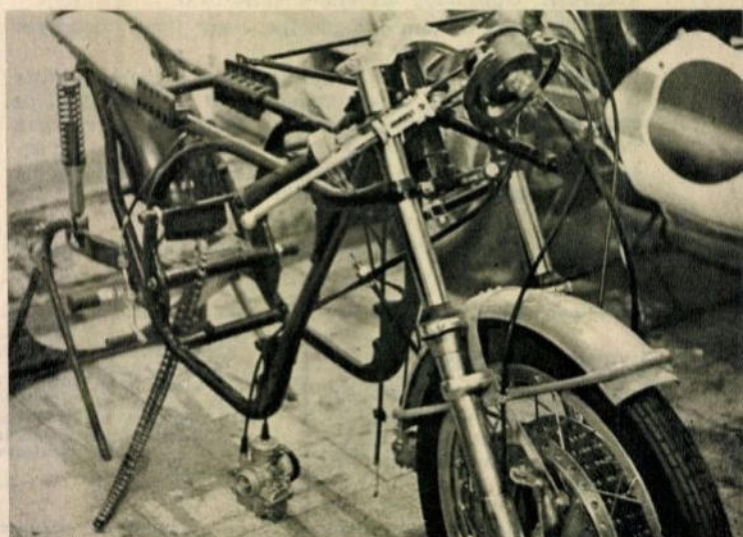
Kevesen tudják, hogy mennyi utánjárás, fáradozás fekszik Szabó Lacl két Yamahájában. Mindez azért, mert a japán gyár korlátozott számban készíti az úgynevezett „Production Racer” típusú versenymotorokat, és ezeket túljegyzik a versenyzők. A motorokat megérkezésük után teljesen szétszerelték, hogy azokat alaposan megismerjék (és adott esetben tudják is, hogy hova kell nyúlni). Minthogy a motorok nem voltak tökéletesen előkészítve a nehéz feladatok eredményes megoldásához, a Zalka Máté MK versenyműhelyében végezték el ezt a finom munkát. Ezt örököltette meg a fényképezőgép. (R)



Íme a bizonyosság: a felőmlőcsatorna tompán végződő osztófala útját állja a nagylamú gázoszlopnak, ezért kell azt a krétavonal mentén borotválesre köszörűlni. (Ez a munka folyik az első képen)



Az ötfokozatú sebességváltó, a szokástól eltérően nem felül, hanem a motorblokk alján nyitható fedélén keresztül közelíthető meg



A könnyűsúlyú dupla bőlcsővezet oly módon alakították át a Zalkában, hogy előre egy Cerianteleszkópot szereltek, és az eredetivel 50 mm-rel hosszabb lengővillával tették úttartóbbá a Yamahát