XXIX. évfolyam 24 1976. december 21. Ára: 5,50 Ft

autó-motor



A MERKUR BIZTOS VEVŐ!

KÉNYELMESEN, GYORSAN, MÉLTÁNYOS ÁRON ADHATJA EL HASZNÁLT KOCSIJÁT

A merkur -NÁL

ÖN CSAK BEHOZZA KOCSIJÁT ÉS ELVISZI AZ ÁRÁT!



Bizonyára Önnek sincs sok ideje arra, hogy használt autója eladásával foglalkozzon.
A MERKUR várja az Ön használt kocsiját.
Nem kell naphosszat a piacon állnia, s a vevőre várnia.

A Merkurnál tapasztalt szakemberek vizsgálják át kocsiját, és reális árat állapítanak meg.
A vételárat azonnal kézhez kapja.

Amennyiben Ön kívánja megszabni kocsija árát, a Merkur bizományba is átveszi a kocsit.

Ma már nem érdemes Budapestre utaznia.
Keresse fel
a lakóhelyéhez legközelebb eső Merkur-telepet.

BUDAPEST (XIII., Röppentyü u. 73.)
BEKESCSABA (Szarvasi út)
DEBRECEN (Balmazújvárosi út 3.)
GYOR (Rét u. 27.)
KECSKEMET (Szolnoki hegy 7.)
MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49.)
PECS (Fürst S. u. 6.)
SZEKESFEHERVÁR (Csíkvári u. 14.)
SZEGED (Vásárhelyi Pál u. 4.)
SZOMBATHELY (Zanati út)

Újévi köszöntő

Engedjék meg, kedves Olvasók, hogy a közelgő új esztendő alkalmával először mindannyiunk nevében az Autó-Motor valamennyi dolgozóját köszöntsem. Munkájukkal hozzáértően és hatásosan segítik az autósok, motorosok nagy táborát eligazodni a motorizáció bonyolult szövevényeiben. Helyesen tolmácsolják a kormányzat, a társadalom igényeit, kifejezésre juttatva a lap hasábjain az autósok, motorosok kívánságait, érdekeit is.

Most, az 1976—1977-es év fordulóján, a mérlegkészítés idején együtt örülhetünk a motorizáció újabb sikereinek, egészséges fejlődésének. Az előző évhez viszonyítva ebben az évben is többen utaztak autóbuszon, több árut szállítottak tehergépkocsikon. Több mint 600 000 lakosnak van személygépkocsija és 700 000-nek motorkerékpárja, mopedja. Az évek óta tartó folyamatos fejlődés következményeként új vonásokat, jelenségeket figyelhetünk meg. Ezekből új következtetéseket vonhatunk le, és kell is, hogy levonjunk. E rövid újévi köszöntőben ezek közül csak néhányra kívánom a figyelmet irányítani.

Az új Kresz szerint közlekedtünk 1976-ban. Kulturáltabban és biztonságosabban. A Kresz nemcsak új szabályokat hozott, hanem már egy meglevő, kedvező alapra, javuló tendenciára épült, és ebben is van hatásosságának magyarázata. Örülni kell a forgalomban egyre gyakrabban tapasztalható udvariasságnak, előzékenységnek. Kevesebb azok száma, akik szabálytalanul közlekednek, akik nem tartják be a sebességi előírásokat. Egyre többen használják a biztonsági övet, gondosan, körültekintően vesznek részt a forgalomban. Ezek a helyes törekvések egyre inkább a közlekedés meghatározóivá válnak, és szinte kényszerítő hatással vannak a forgalom minden résztvevőjére, hogy ezekhez igazodjanak, magatartásukban ezeket kövessék. Nem lehet viszont egyszerűen csak tudomásul venni a halálos balesetek még mindig igen nagy számát, ezen belül is a gyermekek és idős emberek balesetének magas részarányát. Ugyancsak elfogadhatatlanok a kivilágítatlan kerékpárok, lovas kocsik, italos állapotban, különösen motorkerékpárosok által okozott nagyszámú balesetek. A társadalomnak és az illetékes hatóságoknak ezért összefogva kell a figyelmet, az intézkedéseket a balesetek hathatós csökkentésére koncentrálni.

Személyszállításunk eredményei és gondjai az ország lakossága előtt közismertek. Annak ellenére, hogy az egyéni közlekedés az igények kielégítésében egyre nagyobb részarányt képvisel, a tömegközlekedés igen jelentős anyagi ráfordítással, sokak áldozatos munkájával ebben az évben is javult és fejlődött. Bizonyítja ezt a metróépítés Budapesten és a vidéki városok, az egész ország autóbusz-hálózatának állandó bővülése is.

Az utóbbi néhány évben a tömegközlekedésben kiemelt jelentőségű feladattá vált a munkásszállítás. Okkal és ok nélkül a munkaerőhiányra hivatkozva egyre több vállalat, gazdaság szállítja saját dolgozóit a háztól a munkahelyig. Erről ma még nincs teljes áttekintésünk. Szükséges azonban a tapasztalatokat számba venni, elemezni és olyan megoldást találni, amely mind a megfelelő szervezeti formákat, a járművek gazdaságos kihasználását, mind az egyéni közlekedési eszközök fokozottabb igénybevételét eredményezi. Ki kell elégíteni ezen a területen is a reális utazási igényeket, de figyelembe kell venni a népgazdaság tényleges lehetőségeit is.

Áruszállításunkban sok az új igényeket jobban kielégítő megoldás, köztük a lakossági szolgáltatások egyre bővülő köre, sokrétűsége, a tüzelőolaj és a propán-bután gáz szállításának országos méretű megoldása, az egységes darabáru-szállítás, valamint több más tevékenység.

A közúti áruszállítás közismerten sok eszközt és munkaerőt igényel. Az egyre nehezebbé váló munkaerőhelyzet ugyancsak megköveteli az élőmunkával történő takarékosabb, okosabb gazdálkodást. Ennek reális lehetőségei elsősorban a tehergépkocsik üres futásának csökkentése, jobb kihasználása, a nehéz fizikai igénybevételt jelentő rakodási munkák gépesítése terén adottak. Mintegy 50 000 kis teherautó van az országban, zömében főállású gépkocsivezetőkkel. E kis tehergépkocsik egy jelentős százalékának rendeltetése olyan, hogy nem kell hozzá főállású gépkocsivezető. Hasonló a helyzet sok állami személyautó esetében is.

A közúti forgalom növekedése a járulékos területek, a „hátország" jelentőségét is jobban aláhúzza. A múlt évben is tovább épültek a forgalmi és műszaki telepek, a szervizek, töltőállomások, az autó- és alkatrész-kereskedelem új raktárai, üzletei. Korszerűbbé vált az úthálózat.

Mi itt az új vonás? Az, hogy a továbbfejlesztés során egyszerre két alapvető követelményt kell kielégíteni. Az ország közúti közlekedése és minden járulékos területe legyen korszerű, szocialista életünket tegye szebbé, kényelmesebbé. Ugyanakkor hordozza magában a takarékosság, a hatékony gazdálkodás jegyeit.

Jogosan vetődik fel a kérdés: vajon ez a két, látszólag egymásnak ellentmondó követelmény — egyszerre teljesíthető-e? Mindenekelőtt biztosíték erre a közúti közlekedésben dolgozók több mint háromszázezres kollektívája, munkások, tervezők, szervezők, irányítók, akik az elmúlt évek alatt többször bizonyították, hogy rendkívüli feladatok megoldására is képesek.

Ahhoz, hogy a fontos feladatok teljesítésében szakmánk dolgozói teljes aktivitással részt vegyenek, olyan élet- és munkakörülményeket kell számukra teremteni, amelyek nemcsak a szocialista viszonyoknak felelnek meg, hanem a közúti közlekedés egészében jelentkező, az átlagosnál nehezebb munkafeltételeket is méltányolják, ellensúlyozzák.

Végül szólni kell a népszerűsödő autósportunkról. Igaz, hogy hivatalos elismerése még várat magára, de ez a tényen nem változtat, és miként a többi szocialista országban, nálunk is egészségesen fejlődik. Tiszteletre és elismerésre méltó tevékenységet folytat a több mint 500 főnyi igazolt túrázó és rallye-versenyző, aki saját gépkocsival, igen nagy munkával és anyagi ráfordítással készül és vesz részt a versenyeken. Az egyes szakosztályok — például a Volán és az Áfor — dicséretet érdemelnek azokért az erőfeszítésekért, amelyekkel a hazai autósportot a nemzetközi követelményeknek is megfelelő színvonalra fejlesztik. A több éven át igen népszerű rallyeversenyek mellett — amelyek igen költségesek és egyre nehezebben szervezhetők a nagy forgalom miatt — az érdeklődés a pálya- és a hegyiversenyek felé tolódik. Ezek olcsóbbak és a nézők számára is sokkal látványosabbak. Mindenképpen meg kell oldani, hogy hazánkban állandó versenypálya legyen, ahol mind a nézők, mind a versenyzők számára biztonságosabb feltételek teremthetők.

A közvélemény jogosan igényli, hogy a repülés, a motor, a motorcsónak, a vitorlázás, az ejtőernyős és a si sportág mellett ezt a szép, férfias — és Magyarországon már az 1920-as évek óta népszerű — sportot is kellő színvonalra fejlesszük.

Az Autó-Motor munkatársaitól kérem, hogy a hazai fejlődést tükröző beszámolók mellett kísérjék továbbra is figyelemmel más országok közúti közlekedését, és a már bevált, hasznosítható tapasztalatokat — az új év kezdetétől már szó szerinti értelemben is színesebb oldalaikon — népszerűsítsék, hathatósan hozzájárulva ezzel az előttünk álló feladatok sikeres teljesítéséhez.

A kedves Olvasóknak boldog új esztendőt és balesetmentes közlekedést kívánok!

KISS DEZSŐ
közlekedés- és postaügyi
miniszterhelyettes

Ez a mi „asztalunk”

Írta: KOVÁCS ZOLTÁN,
a Fővárosi Tanács
Közlekedési Főigazgatóságának
csoportvezető főmérnöke



Készül a busz-sáv

Budapesten soha nem látott ütemben építkeznek, és ennek arányában — különösen a közlekedéssel kapcsolatos témák iránt — növekszik a közvélemény érdeklődése. A város szinte naponta változik. Összetett városépítő tevékenység folyik. Mindnyájunk számára örvendetes ez, hiszen gyarapodásunkat, mindennapi életkörülményeink folyamatos javulását jelenti.

A gazdagodás öröme mellett azonban sok a gond is. Közösek a gondok, csak a nézőpontok változók.

A közlekedéssel mindenki — ilyen vagy olyan formában — naponta kapcsolatba kerül. Éppen ezért — a teljesség igénye nélkül — beszámolunk a következőkben a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságának tevékenységéről, pontosabban annak egyik legexponáltabb területéről, a felszíni forgalmi rend kialakításáról.

Ma Budapesten kereken 25 ezer állandó jelzőtábla, 150 ezer m^2 burkolati jel, 650 terelőoszlop és mintegy 200 jelzőlámpás csomópont található. Összehasonlítva ezt más hasonló településsel, megállapíthatjuk, hogy valóban sok a tábla. A gépjárműforgalom feltartóztathatatlan fejlődése külföldön és nálunk is azt hozta magával, hogy ritkítani kell a mindent előíró és szabályozni kívánó „táblaerdőt”. Az utóbbi években a fővárosi forgalom szerkezete, nem utolsósorban a városlakó emberek életkörülményei is alapvetően megváltoztak. Intézkedéseinket, koncepcióinkat a valós élethez kell tehát igazítanunk.

Talán kevesebben tudják, hogy az új Kreszt egy KPM—BM rendelet is követte: az úgynevezett Forgalomtechnikai Utasítás. Amíg az új Kresz a közúti közlekedés szabályairól szól, addig ez a rendelet a közúti forgalmi rend kialakításáról és a közúti jelzések elhelyezéséről intézkedik. A rendelet az új Kresz szellemének megfelelően tartalmazza a közúti forgalmi rend megvalósításával kapcsolatos teendőket. A dolog lényege az, hogy nem csupán mechanikus jelzőtáblacserékről van szó. Lehetőség nyílt a felszíni forgalmi rendnek a megváltozott körülményekhez való igazítására, egy új, az eddiginél rugalmasabb és messze tekintő szemlélet megvalósítására. A rendelet az eddigi forgalmi rend felülvizsgálatának időpontjait is meghatározza. E szerint 1977. december 31-ig a Könyves K. krt.—Hungária krt.—Róbert K. krt.—Árpád híd—Vörösvári út—Bécsi út—Frankel Leó u.—Török u.—Mártírok útja—Krisztina krt.—Alkotás u.—Budaörsi út—Nagyszőlős u.—Bocskai út—Schönherz Z. út—Petőfi-híd—Soroksári út által határolt körzeteket, 1978. december 31-ig pedig a város egész területét felül kell vizsgálni.

A rendelet leszögezi, hogy Budapesten a forgalmi rend kialakításáért a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatósága a felelős. A feladat — figyelembe véve a rendkívül sok irányú elvárásokat és érdekeket — óriási. Elsődleges célunk, hogy mindenekfelett a főváros egészének szempontjait érvényesítsük, még akkor is, ha ez egy-egy helyi jelentőségű döntésnél az érintettek számára nem mindig érthető, vagy elfogadható. Ma már a városi élettel kapcsolatos funkciókat nem lehet, és nem is szabad elválasztani. Nincs külön közlekedésfejlesztés, vagy külön képviselt és érvényesített autós- és gyalogosérdek. Van egy bonyolult, és oszthatatlan — mellesleg gyönyörű — város, amelynek normális életét és fejlődését — értékeinek megtartása és hangsúlyozása mellett — biztosítani kell. A Közlekedési Főigazgatóság számos intézkedése és kezdeményezése mellett szemléletünk bizonyítékául ehelyütt csak az emberközpontú belváros kialakítását, az áruszállítások és rakodások új rendszerét, az új parkolápolitikát, a Margitsziget és a Vár forgalmi rendjét említjük.

A legnagyobb igény a tömegközlekedéssel kapcsolatos. Úgy gondoljuk, hogy a hatalmas erővel folyó metróépítések világviszonylatban is jelentős erőfeszítésekről tanúskodnak. A zöldfelületekkel, harmonikus és kiemelten kezelt városi együttesek létrehozásával, aluljárókkal, szellős és oldottabb környezetekkel, a biztonságosabb közlekedés körülményeinek megteremtésével a gyalogosok, sétáló emberek érdekeit kívánjuk még jobban előtérbe helyezni. A nagyberuházások (városi bevezető utak, különszintű csomópontok), a metrót követő felszíni csomópont- és útrendezések, a kapacitások minden lehetőséget kihasználó növelése (jelzőlámpás csomópontok) stb. anyagi és építési kapacitásbeli lehetőségeink határáig a gépjárműforgalom számára növelik a biztonságosabb, jobb közlekedési feltételeket.

És külön szóljunk a parkolásról! Nincs a világon egyetlen város sem, ahol a mozgó és álló forgalom igényeit beruházásokkal ki tudnák elégíteni. Mi sem. De nincs is errre szükség. A helyes arányokat kell megtalálni, és a kollektív szempontok szerint valóra váltani a közlekedésfejlesztésben. Ez persze nem jelentheti azt, hogy a lehetőségek szerint ne igyekezzünk a parkolóhelyszám maximális növelésére.

Vegyük példának a legzsúfoltabb V. kerületet. Már ma is nagy parkolóhely-deficittel küzdünk, pedig még 100 személyautó sem jut 1000 lakosra. A belvárosban emberek élnek, dolgoznak, szórakoznak. Nem lehet cél a levegő elviselhetetlenségig való szennyezése, a zsúfoltság nyomasztó növelése, az utak állandó és vigasztalan képet nyújtó leterheltsége. Itt most nem szólunk a belvárosi forgalmi rekonstrukcióról, hiszen ez közismert. Csak egyetlen részlet: az 1976. évi belvárosi építések kapcsán — és a már említett forgalomtechnikai utasí-



Autók és gyalogosok a Belvárosban . . .



Érdesített útfelület, jól látható burkolati jelek a gyalogosforgalomtól elválasztott Szabadsajtó úton

SZÉKELY TAMÁS felvételei

tás alapján — elvégeztük az V. kerület felszíni forgalmi rendjének teljes felülvizsgálatát. Elsősorban az volt a fő szempont, hogy az egyirányú utcák rendjével egy logikusabb és áttekinthetőbb forgalmi rendet valósítsunk meg, a várakozási és megállási tilalmak körét pedig jelentősen szűkítsük, s csak a legindokoltabb helyeken tartsuk meg ezeket a jelzéseket. Az V. kerületre elkészültek a koncentrált rakodóterületekre vonatkozó javaslatok, vagyis térben és időben a várakozási tilalmak összevonása lehetővé vált. Ezzel jelentős számú parkolóhely szabadult fel. Ahol lehetett, megadtuk a félkerékkel, vagy egész kocsival a járdán való parkolás lehetőségét, olyan helyeken is, ahol erre korábban más szabályozás miatt nem volt mód. Általában sok helyütt követtük a kialakult szokásokat, hiszen aki mindennap megküzd a néhány négyzetcentiméterért, nyilvánvalóan a legkedvezőbb kocsi-elhelyezésre törekszik.

A felülvizsgálat ugyanezen szempontok alapján folyamatosan halad tovább. Készül a VIII., a IX., és a VI. kerület egyirányúsítási terve, amelynek eredménye az utcán 1977 tavaszán már látható lesz.

Nézzük meg közelebbről: hogyan kerül ki egy jelzőtábla az utcára, milyen útat tesz meg az igénytől a megvalósulásig. A témában partneri kapcsolat a Közlekedési Főigazgatóság, a lebonyolító vállalatok (Fővárosi Mélyépítő Beruházási és Üzemeltető Vállalat, „Metró" Beruházási Vállalat), a kivitelező vállalatok, valamint a Fővárosi Köztisztasági Hivatal között van. Külön szerepet játszik a BM BRFK Közlekedésrendészete.

Jelzőtábla — akár véglegesen, akár ideiglenesen — közterületre Budapesten csak a Közlekedési Főigazgatóság jóváhagyása alapján kerülhet ki.

Végleges jelzőtábláknál két eset lehetséges: vagy egyedi kezdeményezésről (például lakossági, főigazgatósági, rendőrségi stb.), vagy pedig nagyobb, összefüggő területek végleges felszíni forgalmi rendezéséről van szó (utak, csomópontok). A főigazgatóság az általa jóváhagyott diszpozíciókat, illetve terveket a már említett Mélybernek adja át. Ez a vállalat végzi a közúti úttartozékok (jelzőtáblák, burkolati jelek, lánckorlátok) üzemeltetését és nyilvántartását. Innen a megrendelések a Köztisztasági Hivatalhoz kerülnek, ez a vállalat aztán a táblákat kihelyezi, a burkolati jeleket felfesti. A kezdeményezés és a tábla megjelenése között eltelt idő attól függ, hogy milyen fontosságú a szóban forgó tábla információja. A kihelyezési munkákat tudniillik sorolni kell. (Például: „azonnali" sürgősséggel diszponálhatók az „Állj! Elsőbbségadás kötelező", az „Elsőbbségadás kötelező", „Behajtani tilos" stb. jelzőtáblák. A kihelyezésre ez esetben három munkanap alatt sor kerül. A „soros" jelzéssel diszponált táblák általában 30 nap alatt kerülnek ki az utcára.)

Budapesten sokan és sok esetben kezdeményeznek jelzőtábla-kihelyezést, megszüntetést vagy éppen módosítást, mert ezzel kerülnek a közlekedők a legközvetlenebb kapcsolatba. Minden javaslatot a helyszínen megvizsgálunk, és a döntés az átfogó és helyi szempontok együttes mérlegelése alapján születik meg.

A fővárosban folyó gyakori és sokrétű építési tevékenység miatt szép számmal található ideiglenes jelzőtábla. Ezek a táblák a forgalmat kisebb vagy nagyobb mértékben zavarják. A forgalmi rend módosítására, a terelőútvonalak kijelölésére terv készül. Ezt a tervet a beruházó vállalatnak minden esetben be kell nyújtania jóváhagyásra a Közlekedési Főigazgatósághoz. Ezután a tervek vagy közvetlenül a Köztisztasági Hivatalhoz kerülnek, vagy a vállalat maga gondoskodik az ideiglenes forgalmi rend megvalósításáról, természetesen a Közlekedésrendészet és a Főigazgatóság bevonásával.

A legtöbb gond ezen a területen mutatkozik. Rendkívül nehéz ugyanis a szerteágazó építési tevékenységeket, a különböző vállalatokat — saját, belső problémáival együtt —, minden esetben úgy összehangolni, hogy az egyes építések ne okozzanak az utcán jelentős forgalmi torlódásokat, útvonal-növekedést, időtöbbletet és sok bosszúságot.

A kisebbik rossz elvét valljuk: az egymással összefüggő, jelentős beruházásokat lehetőleg koncentráltan kell végezni, még a forgalom jelentősebb zavarása árán is. Vannak jobban és rosszabbul sikerülő terelések, tekintve, hogy az egyes építkezések és ezzel a terelések is sok — a közlekedők részéről nem ismert — tényezőtől függnek. Építeni úgy, hogy a forgalom az építést megelőző szolgáltatási szinten bonyolódjon le, nyilvánvalóan lehetetlen. Úgy véljük, hogy a lakosság jó szándékú megértésével járulhat hozzá a végső soron a közlekedés javulását eredményező beruházások megvalósulásához.

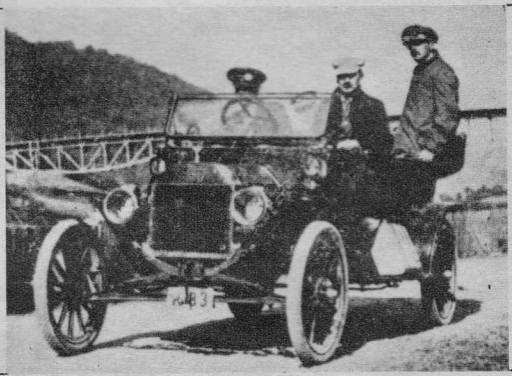
Néhány szót még a Közlekedési Főigazgatóság és a BRFK Közlekedésrendészete közötti munkamegosztásról. Az építési munkákkal összefüggő végleges és ideiglenes forgalomszervezési terveket, a jelzőlámpás csomóponti terveket a Főigazgatóság a Közlekedésrendészettel közösen hagyja jóvá. A két szervezet együttes munkájának külön említésre méltó területe a nagyon fontos baleseti nyilvántartás, feldolgozás és elemzés.

Az ideiglenes forgalomterelés, a végleges forgalomba helyezés, a csúcsidejű forgalmak lebonyolítása stb. elképzelhetetlen a rendőrség gyakorlati segítsége nélkül. Éppen ezért együttműködésünk szoros és gyümölcsöző.

Napjainkban, amikor a motorizáció már az „idegekre megy" (közlekedési dugók, parkolási gondok stb.), gyakran nosztalgiával gondolunk az autózás őskorára, hiszen akkor ezek a gondok még ismeretlenek voltak. Az utakon alig volt forgalom, és parkolóhelyet mindig és mindenhol lehetett találni. De hogy az akkori autósok élete sem volt fenékig tejfel, annak bizonyítására közöljük egy 1914 nyáreleji autóstúra történetét, néhai Alföldy Károly főmérnök tollából.

(Rendelkezésünkre bocsátotta dr. Alföldy Gábor.)

Akkor így volt



A régi Fordon

Az automobil mai fejlettségét, viszonylagos tökéletességét csak az tudja kellően méltányolni, aki ismerte az 1914. év előtti kocsikat — *írta a szerző a 30-as évek elején. Majd így folytatta:*

1914. július végén, a béke utolsó hetében tettem első nagyobb autóutamat Lembergbe. Egy öttagú társasággal keltünk útra Ungvár melletti lakóhelyünkről az Uzsoki-hágón át, Turkán, Samboron keresztül Lembergig. Az országutak, persze, a mai igényekhez képest elég rosszak voltak, de akkor még nem voltak tekintettel az autóforgalomra. Hiszen a mi vidékünkön összeszaladt a nép a nagy csoda megbámulására, ha felhangzott egy autó — akkor még szokatlan — túlkölése. A lovak pedig majdnem kivétel nélkül, minden esetben megriadtak és az árroknak vitték a szekeret. Csupán az ökrök, tehenek idegeire volt már akkor is teljesen hatástalan a motor lármája.

Akkoriban 30 kilométeres átlagsebesség már szép teljesítménynek számított, ehhez persze nem volt szükség betonutakra.

Kocsink új, nyitott, emeletmagasságú Ford, egy körülbelül 8/12 lóerős, 1910. évi típusú túrakocsi volt. Az Ung völgyének folyton változó, szebbnél szebb részleteit, az alagutakkal, viaduktokkal változatos vasúti vonalat illő áhítattal szemléltük a kellemes nyári reggelen.

Amikor azonban az Uzsoki-hágóhoz értünk, a kis autó semmi kedvet sem mutatott a szerpentinek megmászásához. Többszöri sikertelen próbálkozás után végre is leszálltunk, és — most már hajlandónak mutatkozott kocsink üresen, helyesebben a vezetővel, megmászni a hágót. Mi, többiek, gyalog nekivágtunk a kanyarokat átszelő ösvénynek, és már a hágó tetején örömrivalgással fogadtuk a „büszkén" berobogó Fordot.

A határvizsgálat igen kedélyesen ment; még a dohánynemű és szeszes italok iránt is csak kötelességszerűen érdeklődtek a vámőrök, az ő figyelmüket is lekötötte az autó, amelyre vonatkozólag naiv kérdéseket intéztek. Csak rövid ideig gyönyörködhettünk a hágó tetejéről elénkbe táruló felséges panorámában, amelyről akkor még nem sejthettük, hogy néhány hónap múlva milyen véres küzdelmek színhelye lesz.

Az év legnagyobb részében a galíciai fennsík felől jövő friss szél hajtja maga előtt a hegycsúcsokat borító fellegeket.

Ez teszi vajon olyan misztikussá a helyet, vagy a múlt tragikus emlékei?

Mi azonban akkor jókedvvel vágtunk neki további utunknak, és órával kezünkben számítgattuk a haladás sebességét. Volt ugyan kilométerszámlálónk, de ez csak megközelítőleg mutatta a befutott utat, a pillanatnyi menetsebességet azonban sehogy. Hanem hát ez lett volna még a legkisebb hiányosság.

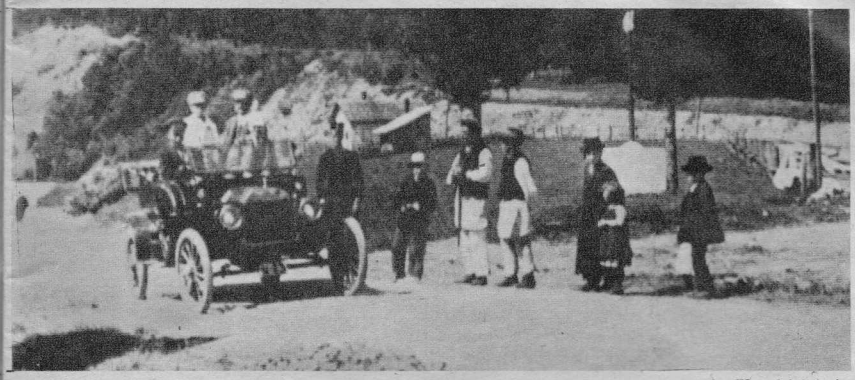
Nagyobb baj volt, hogy a pótkerekek áldásos berendezése még ismeretlen volt. A kocsik legjobb esetben tartaléktömlőkkel voltak ellátva, és minden gumidefekt alkalmával le kellett szerelni a kerékről a köpenyt, hogy a tömlő kicserélhető legyen. A lyukas tömlőt azután be kellett foltozni, éspedig gumioldattal beragasztani, mert a gyorsvulkanizálót akkor még nem találták fel. Aki valaha kerékpározott, az tudja, micsoda gyönyörűség a gumiragasztás! De az autótömlővel sokkal nehezebb volt elbánni, rendszerint nagyobb volt a szakadás is. Egy defekt legalább egy jó félóra veszteséget jelentett. Nekünk — sajnos — csak egy tartaléktömlőnk volt — defektünk pedig sok. Rendszerint a rosszul ragadt foltok váltak le, a tömlő felmelegedése következtében.

Micsoda lelkesedés kellett hozzá, hogy mindezek dacára ne keseredjünk el! Viszont így érthető meg, hogy a nem egészen 230 kilométeres utat 12 óra alatt tettük meg, ami még 20 km óránkénti átlagnál is kevesebb.

Lembergben a város megtekintésére jóformán másfél napot szántunk, nemigen érdekelt akkor bennünket az autón kívül semmi. Így a város szépségeinek leírására most sem terjeszkedem ki. Nekünk az volt a legfontosabb, hogy megtöltettük a kocsi benzintartályát és a tartalékkannákat. Abban az időben a benzinkutak mai rendszere ismeretlen

volt, csupán nagyobb városok drogériáiban vagy anyagáruüzleteiben, esetleg valamelyik gyógyszertárban lehetett — váltózó minőségű — benzint kapni. Tartalékkannák nélkül nem lett volna tanácsos útnak indulni.

Vissza Stryj felé vettünk irányt, hogy azután Skolén át a Vereckei-hágón keresztül jussunk haza. Lázas örömmel indultunk, de



Az Uzsoki-hágón

a boldogság — sajnos — nem sokáig tartott. Már az első félóra múltán pörkölődő olaj kellemetlen bűze hívta fel a figyelmünket, hogy valami nincs rendben — megállottunk.

Csakhamar megállapítottuk, hogy a kardáncsukló forgott szárazon, nem volt a perselyében zsír. Szerencsére volt elég tartalékzsírunk, így csekély időveszteség után megnyugodva folytattuk utunkat. Néhány kilométer után megtapogattuk a kardánházat — nem melegszik, no, nincs baj, mehetünk bátran tovább. Egy jó negyedóra múltán ismét bűzlik a zsír, ismét forró a kardánház. Persze, nem tudtuk megállapítani, hogy valóságban mi történt, de nem maradt más hátra, mint — újabb zsírozás után — óvatosan behajtani a mintegy 15 kilométernyire fekvő Stryjbe. Ott találtunk egy géplakatosműhelyt, amelynek derék tulajdonosa már akkor foglalkozott autójavítással is. A hiba a kardántengely kibontása után volt megállapítható, az pedig nem ment könnyen, mert csak a hátsó tengely teljes leszerelése után lehetett a kardánt hátrafelé kihúzni... Estig dolgoztak rajta, amíg rájöttek, hogy a kardáncsuklóból egy darab kitörött, és a persely falának állandó dörzsölése által okozta a felmelegedést, amitől viszont a zsír megolvadt és kicsepegett.

A Ford-képviseletek már akkor is jól voltak megszervezve, amit az is bizonyít, hogy telefon útján azt az értesítést kaptuk Lembergből, hogy ott kapunk egy új kardáncsuklót. A vezetőt tehát az esti vonattal visszaküldtük érte, mi pedig éjjeli szállás után néztünk. Természetesen nyugtalanul aludtunk.

Másnap kora reggel rohantunk a műhelybe, ahol a mester, régi jó szokás szerint, finom Kontusowkával köszöntött ránk, mégpedig úgy, hogy először is ő ivott az egyetlen pohárkából. Így kívánta ezt az illemkódex.

A mester azzal biztatott bennünket, hogy dél felé készen lesz az új kardáncsukló beszerelésével, és ajánlotta: jó lesz alaposan bevillásreggelizni, hogy ne veszítsünk majd időt az ebéddel. De bizony dél is jóval elmúlt, amikor végre-végre csakugyan bekurbliztuk a motort — a startert csak hírből ismertük.

A balsors azonban — gumidefekt formájában — tovább üldözött bennünket, úgyhogy késő délután lett, mire Skole mellett elhaladtunk. Bizony, ugyancsak megéheztünk, de nem akartunk időt vesztegetni, ki kell használni a napvilágot — gondoltuk —, enni ráérünk majd este is.

Óvatosságunkat kellően indokolta az a körülmény, hogy abban az időben az autók még nem voltak a vezetőülésről kényelmesen kezelhető, tetszés szerint változtatható elektromos reflektorral ellátva. A mi kocsinkon acetylén-lámpák voltak, rendkívül ravasz és szeszélyes berendezés, amint azt alkalmunk volt tapasztalni. Amikor ugyanis — a szürkület beállta-val — reflektorainkat illő ünnepélyességgel meg akartuk gyújtani, azok sehogy sem mutattak hajlandóságot a világításra.

Egymástól független volt a két lámpa, és igyekeztek függetlenségüket meg is tartani. Az egyik ugyanis még csak égett valahogy, a másik azonban csak pislákolt. Mi azonban — mindnyájan veterán kerékpárosok — ismertük már ezt a trükköt, elkezdtük tehát a vízszabályozót ide-oda forgatni, a víztartót kopogtatni, ütögetni. Az eredmény nem is sokáig váratott magára, egyszerre, nagy sistergés, szuszogás után, kétméteres láng csapott ki a kürtőn, mire aztán mi hanyatthomlok menekültünk, és tisztes távolban vártuk be, amíg a gázláng megunta a dicsőséget, és — no, igen, — elaludt. Hiába minden, meg kellett várnunk, míg a lámpa egy kissé lehűlt, hogy megtisztíthassuk a belül fehérre emailozott lámpaházat a koromtól és az eldugult lángzót kipiszkálhassuk. Végre, jó félórai kedves „szórakozás" után továbbindulhattunk.

Közben teljesen beszötétedett, és bizony nagyon megéheztünk, hiszen reggel 9 óra óta egy falatot sem ettünk, most meg esti 9 is elmúlt már. Már nem lehet messze a határ, ott majd csak kapunk valami elfogadható harapnivalót — gondoltuk. Csakhogy — autós tervez, gumiabroncs végez! Jöttek megint a defektek, összeesküdött ellenünk minden. Tessék elképzelni: folyton gumit ragasztani, az acetylénlámpa megbízhatatlan világítása mellett.

Régen elmúlt már éjfél, amikor végre felértünk a Vereckei-hágóra, gyalog, kifáradva, éhesen, almosan. Ott vártuk be, míg a gépkocsi vezetője utánunk „baktatott" az autóval. Csoda-e, hogy ilyen kellemetlen tapasztalatok után nagyon lelohadt lelkesedésünk?

Már pirkadni kezdett, amikor leereszkedtünk a hágó szerpentinjein Alsó-Vereckére, a Latorca völgyébe. Alvó falvakon keresztül jutottunk el Beregi-Polénára, ahol befordultunk az Ungba átvezető megyei útra. De még egy kisebb hágóra, a Rizgyilra kellett felkapaszkodnunk, hogy azután a kedves Turia-völgybe jussunk, amely fölött az ungiak saját külön „havasa", a Polonina-Runa emelkedik.

Bennünket azonban már nem érdekelt sem a havas, sem az evés lehetősége, most már csak egyetlen kívánságunk volt — hazajutni minél előbb, és lefeküdni, aludni!

Már a gumidefektek sem izgattak bennünket, az utolsó 15—20 kilométert üres abroncsokkal tettük meg, hogy délelőtt fél 10 tájban, holtfáradtan, több mint huszonnégy órai kopalás után, hazaérkezve „lemászhassunk" a kocsiról. Nekünk akkor egy jó időre elegünk volt az autózás gyönyöreiből!

Adiatok csak hamar egy pohár teiet — volt odahaza az első szavam —, és utána még egy pohárral! — A kérdések özönére csak kurtán felelgettem, későbbre ígérve a részleteket.

Azóta sok szép autótúrát csináltam bel- és külföldön egyaránt, megtett kilométereimmel már vagy kétszer körüljárhattam volna a földet, de első autókirándulásom emlékét — amelyet, mondhatnám, az autózás kalandos lovagkorában tettem — egyik sem volt képes kitörölni. ■

am híradó

SZABÁLYSÉRTÉS VAGY VÉTSÉG?

A Belügyminisztérium illetékes szervei elvi állásfoglalást adtak ki a közúti közlekedés rendjének megzavarása, és a tiltott helyen táborozás szabálysértések törvényi tényállásának egységes értelmezéséről.

E szerint:

A közlekedés rendjének megzavarása csekélyebb súlyú a közlekedési vétségnél, azonban a társadalmi veszélyességét tekintve az úgynevezett kiemelt szabálysértésekkel azonos megítélés alá esik.

Tehát, ha a szabályszegéssel ugyan baleset nem fordult elő, de a közvetlen veszélyhelyzet előidézése megállapítható, a súlyosabb megítélés indokolt. A tárgyalt szabálysértést a közlekedési vétségtől az határolja el, hogy a veszély megvalósulásán túlmenően a közlekedési fegyelem súlyos megsértése megállapítható-e, vagy sem. Ha a szabálysértés következtében baleset történt, közlekedési vétséget kell megállapítani akkor is, ha az elkövető szeszes italt fogyasztott, de véralkohol-koncentrációja a szabálysértési értékhatárt nem haladja meg.

Ha az elhatárolás kérdésében a nyomozó, illetve szabálysértési hatóság között vita merül fel, a közlekedési ügyész irányadó állásfoglalását kell kérni. Ez az állásfoglalás az eljáró hatóságok számára kötelező erejű.

A tiltott táborozás szabálysértéssé minősítésével a jogalkotó az üdülőhelyek, illetve területek közegészségügyi és közrend-, közbiztonság-védelmének érdekeit kívánja óvni. A szabálysértés elbírálása a községi tanács hatáskörébe tartozik, azonban a rendőrség tettenérés esetén intézkedni köteles, amelynek során helyszíni bírságot is alkalmazhat. A rendőri intézkedésnek a tiltott helyen táborozás szabálysértésnek megszüntetésére kell vezetnie.

(Lapkiadó Vállalat — Cikkszolgálat)

GYORSÍTJA A FORGALMAT

az a lámparendszer, amelyről a Közlekedéstudományi Egyesület vitáján számoltak be a tervezők. A közúti jelzőlámpás csomópont és a közelében levő vasúti átjáró fénysorompójának összhangja lehetővé teszi, hogy a villogó pirosra váltó fénysorompó irányában a háromlencsés közlekedési lámpa is tilosat jelezzen. A többi irányban továbbra is rendesen adja a jelzéseit a közlekedési lámpa. A rendszer arra is lehetőséget nyújt, hogy ha két vonat között rövid idő áll rendelkezésre, a lámpák addig a vasúti sínen áthaladó forgalomnak adjanak zöld utat. Az összehangolt lámparendszert először Budapesten, az átépített Soroksári úton állítják üzembe, ahol a Hév kereszteződéseiben ma is gondot okoz a sűrű járműforgalom biztonságos, gyors átvezetése.



Debrecenben, a Mikepércsi úton nyitották meg az Áfor új benzinkútját. A töltőállomásra már nagy szüksége volt a városnak, ugyanis eddig kevés helyen lehetett tankolni

MTI Fotó — Balogh P. László felv.

A KOPOTT GUMIABRONCSOK

újrafelhasználásával eredményesen kísérleteznek Lengyelországban és Ausztráliában. Az abroncsokat folyékony nitrogénbe vagy héliumba merítik, a gumi üvegkeménnyé válik, és egy kalapácsütés hatására apró részekre törik. A szétzúzott anyag 80 százaléka felhasználható a gumiabroncsok gyártásához.

AZ AUTÓTOLVAJOK

1975-ben az NSZK-ban 50 000, Angliában 59 000, Franciaországban 130 000 és Olaszországban 262 000 kocsit loptak el. Az ellopott autók között kiskocsi és megrakott nehéz teherautó is szerepelt.

A POZSONY–PRÁGAI

autópálya újabb, 19 kilométeres szakaszát adták át Brno közelében. A Pozsony–Brno–Prága autópálya 1980-ra készül el.

MEGKEZDŐDÖTT A GYÚJTÓGYERTYA-GYÁRTÁS

a veszprémi Bakony Művek új üzemcsarnokában. A tervek szerint az új üzem jövőre hárommillió darab gyújtógyertyát állít elő.

KOOPERÁCIÓS SZERZŐDÉST KÖTÖTT

a Medikémia Szövetkezet a belga CRC céggel, az Interag közvetítésével. A belga cég speciális vegyitermékeket gyárt — elsősorban spray formájában — autóápolási, elektrotechnikai, elektronikai, háztartási és más célokra. Termékeikből a Chemolimpex évente több tízezer dollárért vásárol. A most létrehozott szerződés értelmében a Medikémia valószínűleg még az idén megkezdi egy féktisztítószer előállítását. Ezután egy univerzális autóápolószer, majd egy védőolaj koncentrátumát veszi át a magyar szövetkezet, s ezekből állít elő készterméket, szórófejes dobozokba tölti vegyianyagait.

NÖVEKSZIK

a lengyel Fiatok exportja. 1971–75 között a varsói gyár 300 ezer kocsit exportált csaknem 40 európai, afrikai és dél-amerikai országba. Figyelemre méltó az export fokozatos növekedése: 1970-ben 20 ezer, 1975-ben pedig már 84 ezer volt az exportált gépkocsik száma. Az idén előreláthatólag már 94 ezer személyautó exportjára kerül sor. Az 1976–1980 közötti ötéves tervben az export növekedése kb. 12 százalékos lesz. Az autók egy része — kb. 15–20 ezer évente — standard áru formájában kerül exportra.

A SVÉD VOLVO-CÉG

hivatalosan megnyitotta thaiföldi összszerelő-üzemét. Az új üzem, amely 60 százalékban a svéd vállalat tulajdona, évente 3 ezer gépkocsit szerel össze. Az alkatrészek 75 százalékát Svédországból importálják.

BŐVÍTIK ÉS KORSZERŰSÍTIK

a Moszkva melletti Gorkij autógyárat. Mintegy 160 ezer négyzetméteres új szerelőcsarnokot építenek, gépesítik és automatizálják az összes munkafolyamatot. A rekonstrukciótól nemcsak a termelt mennyiség növekedését, de a minőség javulását is várják.

JAPÁN KÖZLEKEDÉSÜGYI SZAKEMBEREK

utaztak öt nyugat-európai országba, hogy megvizsgálják: a közös piaci autógyárak meg tudnak-e felelni a szigorú japán előírásoknak. A nyugat-európai országok korábban sérelmezték, hogy voltaképpen az autóimport korlátozását szolgálják a zajszintre, a kipufogógázra és a biztonsági felszerelésekre vonatkozó japán szabályok. A brüsszeli bizottság májusban állapodott meg Tokióval arról, hogy a Közös Piac országaiban készült gépkocsik bemérését a jövőben nem Japánban végzik el, hanem már a gyártás folyamán.

A SZOVJETUNIÓ

című folyóirat januári számának mellékletében a „Tanácsok — autósoknak" rovat azoknak ad hasznos ötleteket, akik szívesen végeznek kisebb átalakításokat kocsijukon. A lap olyan megoldásokat közöl, amelyek kényelmesebbé teszik a gázpedál használatát.

Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

160

A 6-os útról: Komló—Sikonda—Mánfa

Komló ősi település. Lakosai évszázadokon keresztül főként fakitermeléssel foglalkoztak. A XIX. század elején már tudták, hogy itt, a hegyek gyomrában, jó minőségű feketekőszén — „fekete gyémánt" rejtőzik. Bányászása 1896-ban kezdődött meg. Annak ellenére, hogy a mecseki szénbányákból kitermelt kőszénfajták közül a legjobb minőségűt Komlón bányászták, egészen a felszabadulásig az itt élő bányászok keresete és szociális helyzete volt a legrosszabb. Komló tervszerű fejlesztése szorosan kapcsolódott és kapcsolódik a felszabadulást követő országos iparfejlesztéshez. A széntermelés gépesítése igen magas fokú. A kitermelt szén több mint háromnegyed részét Dunaújvárosban használják fel. Új, modern város született a hajdani hegyi falucska helyén és a környező domboldalakon, széles utcákkal, virágos, fás terekkel, üzletsorokkal, irodaházakkal, kulturális és szórakozólétesítményekkel. A különösen szép fekvésű bányásztelepülés 1950-ben emelkedett városi rangra — hazánk első szocialista bányavárosa. (1. kép.)

Nem érdektelen megtekinteni a város fejlődését, a helyi szénbányászat történetét és eszközeit bemutató állandó jellegű kiállítást sem.

Komlóról jó minőségű út vezet Sikondára. Az utóbbi években víkendházak és üdülők egész sora épült itt. Sikonda a Mecsek egyik legszebb völgyében (Sikondai-völgy) fekvő, üdülőjellegű település. A közel észak—dél irányban hosszan elnyúló völgy szélvédett, levegője tiszta. A körülötte emelkedő dombokat és lejtőket összefüggő erdők borítják, a föld mélyéből pedig gyógyvíz fakad. A sikondai völgyben 1928-ban fakasztottak vizet, és a viszonylag nem nagy, mindössze 419 m mélységből feltörő 38,8 C-fokos gyógyvíz hozama és hőmérséklete állandónak bizonyult. A gyengén radioaktív, aránylag elég sok szabad szénsavat tartalmazó híz elsősorban a mozgásszervi bántalmak gyógyítására alkalmas.

Sikonda viszonylag rövid idő alatt igen kulturált pihenő-, üdülő- és kirándulóközponttá fejlődött. Fürdőmedence, sport-, úszómedence, gyermeklubickoló, kádfürdő, csónakázótó, különböző játszó- és sportlétesítmények, sétányok, szálloda és vendéglők, mind-mind a vendégek kényelmét szolgálják.

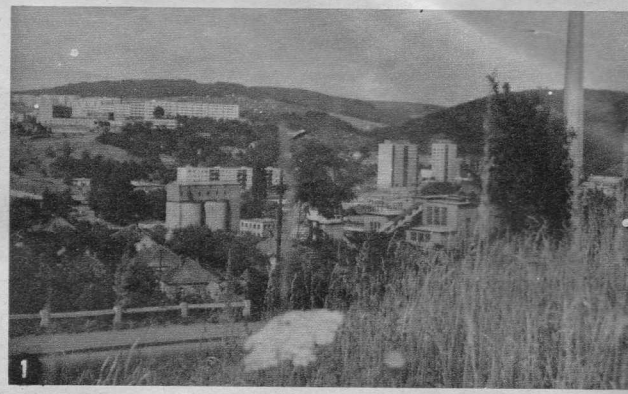
Közvetlenül a fürdő melletti tölgy- és fenyőerdőben kissé a domboldalra kúszva épült fel hazánk legszebb, és legtisztább kempingje. (2. kép.) *A három-négy személy részére minden kényelmet nyújtó (még edények és evőeszközökkel is felszerelt), teljesen berendezett, hidegmeleg vízzel ellátott faházak bérelhetők. (Természetesen saját sátorral is lehet táborozni.) A kempingben a külön főzési lehetőségen kívül szalonnasütésre kijelölt helyek, valamint a presszó szolgáltatásai vehetők igénybe. A kemping környezete csodálatosan szép, rendje és tisztasága példamutató.*

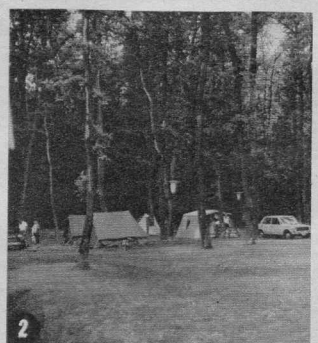
A fürdő május 1-től szeptember 30-ig tart nyitva, de a természet minden évszakban szép, ezért is érdemes Sikondára és körkényére ellátogatni. (3. kép.)

A fürdőt magunk mögött hagyva érintjük a csónakázótavat és a Vadásztanya éttermet, majd az útkereszteződésnél balra fordulva jutunk el Mánfára. Még a település előtt, jobboldalt — csupán egy kis patakon kell gyalog átkelni — találjuk az országos hírű mánfai műemlék templomot. A 3 hatalmas hársfa társaságában álló falusi román stílusú templomhoz csupán földút vezet. Az 1975-ben helyreállított templom a XII. sz. végén, tornya és szentélye pedig a XIII. században épült. A templomot a XIV. században mellékhajóval bővítették. A támpilléres hajó déli falában gótikus kapuzat van. Hajója és dongaboltozatos szentélye hosszúkás négyszög alakú. A templom ablakai román és gótikus stílusban készültek. Külön figyelmet érdemelnek az ötemeletes torony ikerablakai, amelyeket jellegzetes oszlopok választanak el egymástól. A tornyot fedő sisak későbbi eredetű (4. kép).

A nem is olyan kis kitérőt követően most hajtsunk be Dél-Dunántúl „fővárosába", Pécsre.

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)


1


2


3


4

autók és árak

Részlet a MERKUR használtautó-telepein november második felében értékesített gépkocsik áraiból:

TÍPUS	Évjárat	Műsz. áll. %-ban	Ára ezer Ft-ban
BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)			
Audi 100	1973	30	57
Dacia 1300	1975	80	80
Ford Escort	1969	40	44
Fiat 128	1970	30	46
Fiat 500	1971	50	24
Lada 1200	1974	40	41
Moszkvics 412	1974	60	52
Mercedes 230	1971	45	115
Morris 850	1965	50	38
Opel Rek. 1700	1966	30	32
Peugeot 404	1964	30	35
Skoda S—100	1970	30	38
Trabant 601	1964	40	23
Trabant 601	1971	60	34
VW 1300	1970	40	56
VW 1500	1969	30	39
Volga M—24	1973	35	65
Volga M—21	1966	20	21
Wartburg 312	1962	20	16
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)			
Lada 1200	1973	40	43
Moszkvics 408	1965	40	26
P. Fiat 1500	1973	40	45
Simca 1000	1963	30	19
Skoda 1000 MB	1966	35	21
Skoda S—100	1970	40	38
Skoda S—110 L	1973	60	73
Trabant 601 L	1970	40	29
Trabant 601 L	1974	60	44
Volga M—24	1972	30	34
Volga M—24	1972	40	47
Wartburg 311	1963	30	12
DEBRECEN (Balmazújvárosi út 3.)			
Lada 1200	1974	55	58
Moszkvics 408	1966	20	15
Moszkvics 426 K	1972	55	40
Moszkvics 412	1974	45	41
Skoda S—100	1970	40	32
Trabant 601	1971	40	37
Wartburg 353 T.	1971	35	35
Wartburg 353	1974	75	58
Volga M—21	1963	20	15
Volga M—21	1969	20	20
GYŐR (Rét u. 27.)			
BMW 1600	1968	40	75
Fiat 500	1969	50	26
Fiat 850	1967	40	29
Lada 1200	1972	50	47
Lada 1200	1973	50	48
Moszkvics 412	1970	35	29
P. Fiat 1500	1971	20	18
P. Fiat 1500	1972	50	62
P. Fiat 1500	1973	45	47
P. Fiat 1500	1974	50	52
Skoda 1000 MB	1966	40	26
Skoda S—100	1975	80	60
Skoda S—110 L.	1974	65	54
Trabant 601	1973	60	44
VW 1200	1965	30	18
Volga M—24	1971	30	37
KECSKEMÉT (Szolnoki hegy 7.)			
Barkas 1000	1971	50	65
GAZ 69 Raj	1971	50	49
Fiat 500	1970	50	23
Fiat 850	1970	50	34
P. Fiat 1500	1974	45	45
Mercedes 240	1970	50	52
Moszkvics 412	1972	30	22
Renault R—16	1969	40	41
Skoda S—100	1972	55	39
Skoda Oct.	1960	20	10
Trabant 601	1972	70	32
MISKOLC (Lorántffi Zs. u. 49.)			
Dacia 1300	1973	60	58
Lada 1200	1974	50	39
Lada 1200	1971	50	40
Peugeot 504	1972	60	98
P. Fiat 1500	1971	45	44
Renault R—10	1969	30	25
Skoda 1000 MB	1967	15	12
PÉCS (Fürst S. u. 6.)			
ARO M—461	1972	35	28
GAZ 69 Raj	1967	15	15
Lada 1200	1973	35	31
Lada 1200	1974	40	45
Moszkvics 412	1974	25	21
P. Fiat 1500	1970	25	26
P. Fiat 1500	1974	40	47
Trabant 601	1964	40	25
Trabant 601	1966	50	29
Volga M—24	1973	35	48
Warszawa 223	1970	25	18
Wartburg 1000	1963	40	20
SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)			
Moszkvics 407	1966	20	15
Moszkvics 408	1966	20	16
Moszkvics 412	1973	35	40
Skoda S—100	1970	40	34
Trabant 601	1964	45	26
Volga M—21	1969	30	25
Volga M—21	1972	35	45
SZÉKESFEHÉRVÁR (Csíkvári u.)			
Fiat 500	1969	30	17
Fiat 850	1967	55	39
Lada 1200	1973	30	28
Lada 1200	1974	45	39
Moszkvics 407	1963	15	9
Moszkvics 408	1968	10	8
P. Fiat 1500	1969	20	20
Skoda 1000 MB	1968	20	14
Skoda S—100	1970	50	41
Trabant 601	1965	40	20
SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)			
Fiat 500	1969	55	31
Moszkvics 408	1968	50	33
Moszkvics 412	1971	50	35
Skoda S—100	1973	60	43
Skoda S—100	1974	70	48
Trabant 601	1967	70	31
Volga M—21	1969	30	29
Warszawa 223	1970	25	16

A telepek nyitvatartási ideje: hétköznap 8—15, szombaton 8—12 óráig.

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. A fővárosi szabadpiacon felére csökkent a kínálat. Vásárló is kevés akad, a hullámzó tömeg nagy részét az érdeklődők és a nézelődők alkotják. A legszívósabbak azok, akik az állami vállalatoktól leadott gépkocsikat gyorsan megvették, s most haszonnal továbbadnák, vagy adják. Felismertünk néhány ilyen Mercedest is, közülük egy Mercedes 230-ast, amelyet 170 ezer forintért kínáltak „kiskocsit beszámítok" jeligével. De árulnak olyan GAZ 69 Raj autót, amely korábban ugyancsak állami vállalaté volt, s most 42 ezer forintért kelt el. Ezen a piacon még mindig magas árat fizetnek az új kocsikért. Egy Lada 1200 K. (ZG) 100 ezerért kelt el. Jellemző árak: Lada 1500 (UZ) 105 ezer, Trabant 601 Spec. (UZ) 55 ezer, Trabant 601 K. (ZI) 63 ezer, Skoda S—100 (ZB) 69 ezer, P. Fiat 126 (ZG) 68 ezer, P. Fiat 1500 (UV) 59 ezer, Mercedes 300 (ZB) 190 ezer, Mercedes 230 (ZI) 170 ezer, Zaporozsec 968 (UC) 40 ezer forint.

DEBRECEN. Még száz kocsit sem tudtunk összeszámlálni. A Lada 1200-asokat 80 ezerért árulták (UN—ZA). Jellemző árak: Wartburg (UZ) ára 81 ezer, Skoda S—100 (ZA) Moszkvics 412 (UX) 70 ezer forint. A régebbi évjáratú kocsik közül: Ford Cortina (IX) 130 ezer, Lada 1200 (IS) 57 ezer, Fiat 850 (ID) 48 ezer, Skoda S—100 (IN) 46 ezer forint.

MISKOLC. Száznál kevesebb gépkocsit árultak. A kínálatban feltűnően sok a Trabant, s ez iránt van is érdeklődés. Jellemző árak: Audi (UG) 170 ezer, Trabant 601 (CL—UO) 30—50 ezer, Trabant 601 (ZA—ZC) 55—58 ezer, Lada 1200 (IM—UC) 48—68 ezer, Volga M—21 (IF) 25 ezer forint.

SZÉKESFEHÉRVÁR. Közepes kínálat, közepes érdeklődés. A főváros közelsége legjobban ezt a piacot befolyásolja. Jellemző árak: Barkas 1000 (IR) 95 ezer, Fiat 850 (CY) 45 ezer, Lada 1200 (IK) 55 ezer, Lada 1200 (ZG) 95 ezer, Moszkvics 408 (CX) 37 ezer, Trabant 601 (CT) 36 ezer, Trabant 601 (ZD) 56 ezer, Volga M—24 (UP) 75 ezer, Wartburg 353 d. L. (IR) 60 ezer, Wartburg 353 Lim. (UB) 68 ezer forint.

Figyelem! A kecskeméti használtautó-vásárt a jövőben a Széktói Sporttelepen rendezik meg. Behajtás az Izsáki útról a Fedett Uszoda és a Sportcsarnok előtti úton lehetséges.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

December 26.

Békés
Kecskemét
Kiskunmajsa
Komárom
Mátészalka
Miskolc
Szarvas
Zalaszentgrót

Január 2.

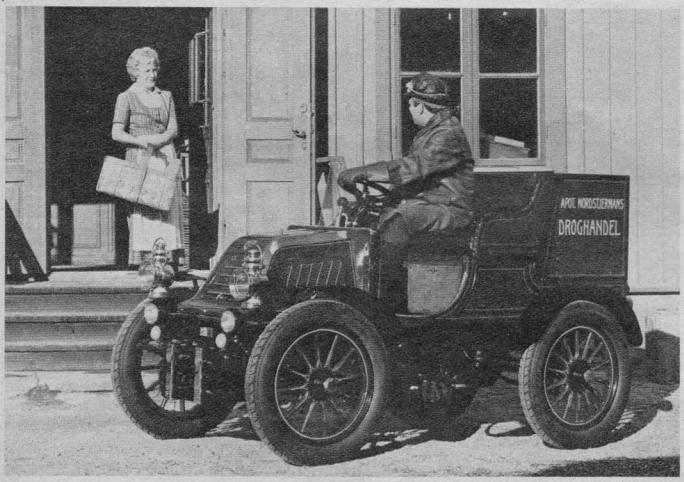
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Jászberény
Kaposvár
Kiskunhalas
Körmend
Miskolc
Nyíregyháza
Oroszlány
Pécs
Szentes
Tiszakécske
Törökszentmiklós

A norvég Haugland/Antonsen páros már évek óta Skodával vesz részt a Rallye EB-n. Az idei 6. Barum Rallye-n is sikert értek el ezzel a 130 RS típussal. A verseny külön érdekessége volt, hogy a mintegy 120 induló közül majdnem a mezőny fele Barum-gumikkal állt rajthoz, és a klasszikusan északi stílusban vezető Haugland 118 lóerős, 1300-as Skodáján is ilyen köpenyekkel vívta ki a kategóriagyőztes címet

(Motokov Press Service)



Amikor a svéd Scania nevet még nem a teherautóiról ismerték, ilyen volt az egyik, 1903-ban készített modelljük. A 285 cm hosszú, 210 kg súlyú veterán napjainkban is kiviszik még egy kis sétára a gyári múzeumból



Képes híradó

Hol Moszkvából, hol Brüsszelből, és még oly sok más városból kapunk híreket, képeket újabbnál újabb elektromobilokról. Ez a felvétel Tokióban készült az egyik japán tudományos intézet kísérleti járműveiről. Személyautók és kis áruszállítók váltják egymást a sorban. Mindegyikkel elérhető a 100 km/h sebesség, és van olyan közöttük, amelyik 500 kilométeres utat képes megtenni az akkumulátorok egyszeri feltöltésével

(MTI — Külföldi Képszolgálat)



AUTÓSOKNAK



Ha nagy havazás közepette

útra kelünk, nem elégséges, hogy rendelkezésünkre állanak a hóügyelet telefonszámai. A kedvező hírek ellenére is előfordulhat, hogy elakadunk. Az előrelátó autós gondoskodik olyan célszerszámokról, amelyeknek hasznát veheti, ha hótorlasz állja útját. Egy vagy két lapát, egy kis zsák homok, sőt egy seprű is segíthet a továbbhaladásban. A csomagtartóban mindig kell, hogy akadjon hely a kisegítő holmik tárolására, amelyekkel nemcsak magunkon, hanem másokon is segíthetünk adott esetben.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, DECEMBER 6-ÁN

DACIA	8 617
LADA 1200 (Budapest)	80 874
LADA 1200 (Debrecen)	37 044
LADA 1200 Kombi	8 983
LADA 1300 (Budapest)	4 055
LADA 1300 (Debrecen)	1 830
LADA 1500 S	6 174
MOSZKVICS 2140	261
POLSKI-Fiat 126p	1 598
POLSKI-Fiat 1500	11 539
SKODA S—100	79 255
SKODA 100—L (Budapest)	8 866
SKODA 100—L (Győr)	3 364
SKODA 110—L (Budapest)	5 793
SKODA 110—L (Győr)	1 722
TRABANT Lim. (Bpest)	5 429
TRABANT Lim. (Győr)	2 218
TRABANT Special (Bpest)	9 880
TRABANT Special (Győr)	4 774
TRABANT Kombi	823
TRABANT Hycomat	4 999
WARTBURG Lim.	2 021
WARTBURG Lim. tolótetős	812
WARTBURG de Luxe	2 418
WARTBURG de Luxe tolótetős	957
WARTBURG Tourist	764
ZAPOROZSEC	24 400

HÓÜGYELETI TELEFONSZÁMOK

Név:	Cím:	Ügyeleti telefonszám:	Telex:
1. ÚTINFORM	Bp. VI., Népköztársaság útja 1.	227-052 227-643	22-6055 22-6056
KPM Közúti Igazgatósága			
2. Baranya megye	Pécs, Köztársaság tér 5.	15-067	012-282
3. Bács-Kiskun m.	Kecskemét, Bocskay u. 5.	12-714	026-225
4. Békés megye	Békéscsaba, Tanácsköztársaság útja 19.	12-966	083-374
5. Borsod-Abaúj-Z.	Miskolc, Győri kapu utca 23.	34-551	062-378
6. Csongrád megye	Hódmezővásárhely, Kossuth L. tér 8.	11-833	084-231
7. Fejér megye	Székesfehérvár, Berényi u. 13.	13-385	021-302
8. Győr-Sopron m.	Győr, Batthyány u. 8.	13-387	024-316
9. Hajdú-Bihar m.	Debrecen, Barna u. 15.	14-282	072-384
10. Heves megye	Eger, Lenin u. 51.	11-25	063-360
11. Komárom megye	Tatabánya, Táncsics M.	13-56	027-285
12. Nógrád megye	Salgótarján, Lovács utca 31.	29-21	22-9104
13. Pest megye	Budapest V., Bécsi u. 5.	181-233	22-4088
14. Somogy megye	Kaposvár, Szántó I. u. 19.	14-460	013-322
15. Szabolcs-Szatmár m.	Nyíregyháza, Búza tér 21.	11-365	073-378
16. Szolnok megye	Szolnok, Vöröshadsereg útja 41.	13-833	023-212
17. Tolna megye	Szekszárd, Széchenyi utca 36.	12-467	014-219
18. Vas megye	Szombathely, Vadas u. 1.	12-945	037-380
19. Veszprém megye	Veszprém, Mártírok u. 1.	12-513	032-211
20. Zala megye	Zalaegerszeg, Népköztársaság útja 1.	11-552	033-292

MEGNYÍLT AZ AFIT ÚJ PÉCSI ÜZEME

3036
2218
=818



Karbantartási munkálatok az új pécsi AFIT-műhelyben

Az AFIT negyedik ötéves tervében 13 új üzem létesítése szerepel. A lakossági szolgáltatások tervszerű bővítésének keretében adták át az új pécsi üzemegységet.

A Szigeti úton épült üzem műszaki megoldás és nagyság tekintetében eltér az AFIT sorozatban épített állomásaitól. Jelenleg az ország legnagyobb kapacitású vidéki üzeme évi tizenhatezer személyautó karbantartására nyújt lehetőséget. Természetesen azzal a feltétellel, ha az üzem vezetői hathatós támogatást nyújtanak dolgozóiknak, és a műhelyüket felkereső autósoknak.

A karbantartó állomáson modern berendezésekkel, vizsgálóműszerekkel, célszerszámokkal végzik a javításokat. Az üzem a karbantartáson és a javításon túlmenően sokoldalú szolgáltatásra rendezkedett be. Többek között időszakos hatósági műszaki felülvizsgálatra való előkészítés, garanciális és azon túli javítás, futójavítás, fődarabcsere és javítás, továbbá korrózió elleni alváz- és üregvédelem tartozik az üzem profiljához.

A karbantartó állomás Trabant, Wartburg, Dacia, Skoda, Polski-Fiat, Moszkvics, Lada, Volga, Zaporozsec, Fiat, Renault, Peugeot, Audi-NSU, Zastava garanciális és azon túli ellenőrzéseit, javításait végzi. Foglalkozik továbbá Barkas, Multicar és ARO M 416 garanciális javításával is. Az üzemegység címe: 7633 Pécs, Szigeti út 31. Nyitvatartási idő: 7—15.45-ig. Telefon: 15-533/190-es mellék.

BŐVÜL A SALGÓTARJÁNI AFIT-MŰHELY

A terjeszkedés keretében új karosszéria-, kárpitos-, fényező-, fődarabszerelő és javítóműhellyel gyarapodott a régi üzem. Az ügyfelek fogadására pedig minden igényt kielégítő munkafelvevő helyet létesítettek. Műszerezettség tekintetében előrehaladást jelent a lengéscsillapító-vizsgáló és a görgős fékerőmérő berendezés, ugyanúgy az oszlopos emelőszerkezettel egybeépített futómű-ellenőrző készülék is.



Oldalcsúszás-mérés a salgótarjáni üzemben



Előkészületek a hidraulikus egyengetőberendezés felszereléséhez a tarjáni lakatosműhelyben

VARGA FERENC felvételei

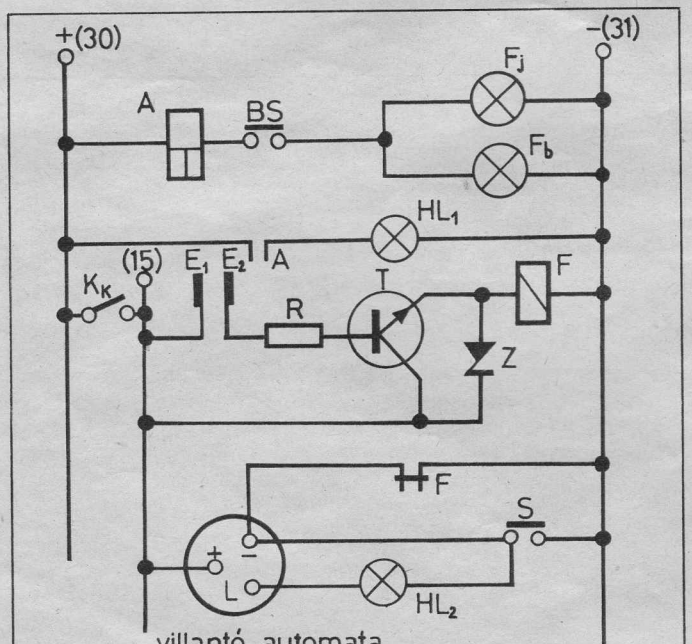
WARTBURGHOZ

jelzők házilag

Mint az AM olvasója, rendszeresen figyelem azokat a cikkeket, amelyek ötletes újításokkal, praktikus megoldásokkal felhívják az autósok figyelmét arra, hogyan tegyék biztonságosabbá, esetleg kényelmesebbé kocsijukat, vagy az egyes munkafolyamatokat milyen célszerszámokkal könnyítik meg. Véleményem szerint ezek a leírások hasznosak (például igen jól bevált az a gumiszerelő készülékem, amelyet az AM-ben megjelent kép alapján készítettem el).

Most én is közlöm azokat a kiegészítéseket, amelyeket a Wartburg villamos berendezéséhez készítettem azzal a céllal, hogy a közlekedést biztonságosabbá, a gépkocsi kezelését pedig kényelmesebbé tegyem.

Az első ilyen kiegészítő berendezés a féklámpák működését jelző szerkezet. Minden világító- és jelzőberendezést könnyen lehet ellenőrizni, de nem így a féklámpákat, pedig a közlekedésben fontos követelmény, hogy a féklámpák időben és jól láthatóan jelezzenek a mögöttünk haladó jármű vezetőjének. Ezen próbáltam segíteni azzal, hogy elkészítettem a visszajelzőt.



A féklámpák működését, a kézifékkar helyzetét és a fékolaj színtjét jelző berendezés kapcsolási rajza

A másik a kézifékkar helyzetét jelző berendezés. Túlfogyasztást és szerkezeti károsodást is okozhat, ha a kézifékkar nincs teljesen kiengedve. Egyes gépkocsikba ennek elkerülésére megfelelő jelzőberendezést építettek be. Ennek hiányát próbáltam pótolni gépkocsimon.

Végül a harmadik: a fékfolyadékszintjelző berendezés. Egy alkalommal — szerencsémre — az úticél elérésekor fogyott ki a fékfolyadék, mert a főfékhenger gumikarmantyúja kifordult. Ez a tény késztetett arra, hogy megfelelő jelzőberendezéssel próbáltam elejét venni a hasonló meglepetéseknek.

A következőkben ezek felépítését, bekötését és működését ismertetem a mellékelt elvi rajz alapján.

A féklámpák működését jelző berendezés

A szerkezet „A" reléből és a „HL_1" jelzőlámpából áll, mely utóbbi a Wartburg—353 gépkocsikon a visszajelző lámpák között, a szabadon hagyott foglalatba került. A relé könnyen elkészíthető egy olyan kiselejtezett feszültségszabályozóból, amelynek áramkapcsoló érintkezői még jók.

Az áramkapcsoló oszlopának tekercsét le kell csévélni, és helyébe 2,5 mm^2-es zománcozott vörösréz huzalból 35—40 menetet kell feltekerni. Az így kapott áramtekercset sorba kell kötni a „BS" féklámpakapcsolóval. A relé rugóját úgy kell előfeszíteni, hogy benyomott fékpedálnál — ha mindkét féklámpaizzó jó — a relé folyamatosan tartsa behúzva a fegyverzetet, ha pedig csak egy izzó jó, akkor — félakkora áramerősség miatt — nem tudja a fegyverzetet meghúzott állapotban tartani. Így a relé „A" záróérintkezője a „HL_1" jelzőlámpa áramkörét csak akkor zárja — a fékezés időtarta-

mára —, ha mindkét féklámpaizzó jó, ellenkező esetben a jelzőlámpa csak felvillan.

A kézifékkar helyzetének jelzése

Elkészítéséhez meg kell vásárolni a Lada kézifék-automatáját, kézifék-helyzetkapcsolóját és egy jelzőlámpa-foglalatot izzóval, amelyet a műszerfal mellett — feltűnő helyen — kell elhelyezni. Az „S" helyzetkapcsoló könnyen felszerelhető a kézifékkar alá. A szerkezeti elemek bekötését a rajz alapján végezhetjük el. Ilyen formában, ha az indítókulcsot gyújtásra kapcsoljuk, és a kézifék be van húzva, a jelzőlámpa egy kis ideig folyamatos fénnyel, majd villogva működik, mindaddig, amíg a kézifékkart teljesen kiengedjük.

Fékfolyadék-szintjelző

Két krómozott M2×40-es csavart elektródaként (E_1 és E_2) úgy építünk a fékolajtartály falába, hogy azok belső vége fogja meghatározni azt a legkisebb fékolajszintet, amely alatt a berendezés jelezni fog. Az R = 10 kohmos ellenállást, a T (BFY 34 típusú) NPN tranzisztort (esetleg más hasonló jellemzőjű is lehet), a Z (33 V 300 mA-es) Zener-diódát és az F (12 V, 180 ohm) szubminiatür jelfogót — egy kis dobozba építve, és a szerelvényfal alá helyezve — rajz alapján kötjük be.

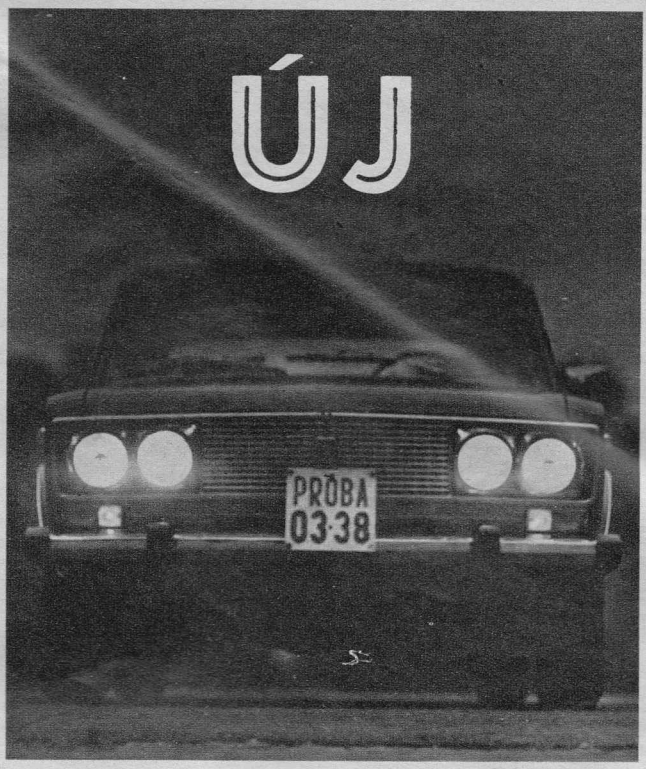
Működése a következő:

Ha a fékfolyadék-tartályban az olajszint megfelelő, a T tranzisztor bázisára K_K központi kapcsolón (15-ös pont), az E_1 elektródán, a fékolajon, az E_2 elektródán és az R ellenálláson keresztül pár tized mA vezérlőáram jut. A tranzisztor vezetni kezd, az F jelfogó áramot kap, meghúz, a meghúzásra nyitó F érintkező pedig bontja, illetve bontva tartja a kézifék-automata áramkörét.

Ha a fékfolyadék szintje annyira lecsökken, hogy az E_1 és E_2 elektróda nem ér a fékfolyadékba, a T tranzisztor vezérlő árama megszűnik, a tranzisztor lezár, a jelfogó elenged, az F érintkező pedig zárja az automata áramkörét, így a kézifékkar helyzetét jelző lámpa villogni kezd.

A féklámpák működését és a kézifékkar helyzetét jelző berendezést kb. fél éve, a szintjelző berendezést pedig négy hete szereltem be Wartburg—353 típusú gépkocsimba. Ezideig rendellenességet nem tapasztaltam, a berendezések kifogástalanul működnek.

Schimpl Miksa
okl. mg. gépészmérnök



LADA

Ez az új Lada, amelyet magyar próbatáblával láthatunk, külsőre pontosan olyan, mint az a modell, amelyet lapunk február 21. számának címoldalán is bemutattunk, mint VAZ 2106-os típust. Az újdonságról szóló szöveg idézte akkor a Volgai Autógyár főkonstruktőrének szavait is: „... elkészült a VAZ 2106-os, a nagyobb kényelmet, még nagyobb megbízhatóságot nyújtó, az eddigiektől külsőleg is eltérő kocsi."

Nos, az egy 1568 cm^3-es motorral megjelent Lada volt, amelynek legnagyobb teljesítménye 80 DIN lóerő 5200 percenkénti fordulatnál. Ez a változat, amely mint 21061-es típus fut most a hazai utakon, ugyanolyan karosszériával, de a jól ismert 1500-as Lada-motorral kerül próbára. Arról, hogy milyen ez a modell, lapunk legközelebbi számában írunk. Reméljük, az újdonságról készített színes fotón majd jobban látszanak a külső eltérések is.

(Lapkiadó Fotó — SZÉKELY TAMÁS felvétele)

Mind több embert érdekel ma már az autó. Sok mindent tudunk róla, de mégsem eleget. Amikor új sorozatunkat elindítjuk, úgy gondoljuk, sok olyan érdekes és hasznos tudnivalóval ismerkedhetnek meg olvasóink, amelyeknek előbb-utóbb hasznát veszik. A vásárlási tanácsoktól kezdve a takarékos autózásig, a garázskérdéstől az autókozmetikáig sok mindenféle témáról lesz itt szó. Reméljük, amilyen sikere volt az „Ön és az autó" címen megjelent korábbi írásoknak, hasonlóan ez is megnyeri tetszésüket, és egyben azt is kérjük, tudassák velünk, miről szeretnének még olvasni a

„FORINT/KILOMÉTER" címszó alatt.



Minden célra ideális, általános rendeltetésű autót sehol sem találtak még fel, illetve sehol sem gyártanak. Adott esetben az autó kiválasztásának kritériumait, szempontjait hosszasan taglalhatnánk. Az alábbiakban azokat a pontokat soroljuk fel, amelyeket az autósok általában a kocsivételnél figyelembe vesznek:

— a karosszéria, az autó formája;
— teljesítmény;
— a kocsi külső mérete;
— üzemanyag-fogyasztás;
— az utas- és csomagtér nagysága;
— belső felszerelés, berendezés;
— az adott márkáról kialakult vélemény;
— a vevő előzőleg elégedett volt-e a kiválasztásra kerülő kocsi márkájával;
— az állandó költségek (adó, biztosítás) nagysága;
— van-e az adott kocsihoz szervizhálózat és alkatrészellátás;
— az adott márka tekintetében a használt autók piacán milyen a kereslet, tehát jó áron adható-e el használtan.

Az autóvétel felsorolt szempontjainak sorrendjét olvasóink sok tekintetben önkényesnek tarthatják, már csak azért is, mert „autósa válogatja", hogy mit tart fontosabbnak, illetve elhanyagolhatónak autóvásárláskor. A tapasztalatok azonban azt bizonyítják, hogy az autóvételnél a többség elsősorban a kocsi formáját helyezi előtérbe. Ezt követi a teljesítmény, habár a sebességkorlátozások miatt a 100—120 km/óra feletti sebességtartományok „feleslegessé" váltak. Aztán a „szekér" külső megjelenése, nagysága, amely sokak számára még mindig a reprezentálás egyik fő formáját jelenti. „Tetszik, vagy nem tetszik". Ez a kérdés — elsősorban a nyugati államokban — szinte eldönti az adott autómárka sikerét, illetve azt, hogy megveszik-e, vagy nem. Ezért néha a műszakilag mérsékelt színvonalú, de „jól kinéző" kocsiknak sokkal nagyobb a keletjük, mint a gyártástechnológiailag és technikailag világszínvonalat képviselő, de „szürke megjelenésűeké".

Persze, ha az autóvételi szándékok mélyére „ásunk", akkor nyilvánvalóvá válik, hogy — az autó formáján, külső megjelenésén és nagyságán kívül — az állandó és a kocsi igénybevételével arányosan változó költségek mértéke (üzemanyag, javítási költség stb.) igen erősen esnek latba. Nézzünk meg az előzőkben felsorolt szempontokból néhányat.

Kocsinagyság

Az az általános irányzat, hogy a korszerű építésű, kisebb, de megfelelő teljesítményű, úgynevezett „kompakt" kocsik válnak egyre inkább divatossá. Az autó nagyságának kiválasztásakor az gondolkodik okosan, aki a számára szükséges belső tér paramétereiből indul ki. A rendszeresen kempingező családnak — két gyerekkel és kutyával — e kérdés egészen másként merül fel, mint egy egyedülálló 30—40 éves nőtlen fiatalembernek. Manapság a korábbiakhoz képest az úgynevezett családi, vagy családias autó és a sportkocsi között a különbség szembetűnőbbé vált. E tekintetben is sok a rendhagyó eset, hiszen vannak limuzinok sportkocsihoz hasonló tulajdonságokkal, de bőven találunk ugyanakkor külsőleg kicsinek tűnő, de belülről egészen „kinőtt" autókat. A kompakt osztályhoz tartozó autók a jövőben mind városi, mind kirándulóvá — sőt a „funkcionális jármű" kritériumait sok tekintetben kimerítő közlekedési eszközökként is — egyre nagyobb jelentőségre tesznek szert. Ezek a kocsik (mint például a Fiat 600-as, 850-es, vagy mint a Renault 4-es) nem keltik a kisautók „szegénység" benyomását. Ezek igazi autók, sok tekintetben igényes műszaki kivitelezéssel, nagy belső térrel és kielégítő teljesítőképességgel.

A kocsi teljesítményéről

Az autók különböző teljesítményűek. A nagyobb motorok drágábbak — beszerzésük, biztosításuk, fogyasztásuk, javításuk többe kerül, de részben az írható a javukra, hogy elhasználódási idejük is hosszabb. A nagyobb teljesítményű kocsiknak az abroncskopása is nagyobb, a fékek, a hajtóművek elhasználódása is gyorsabb. További hátrányuk, hogy használtan nehezebben értékesíthetők. Az biztos, hogy aki világéletében hatcilinderessel járt, az igen nehezen fog boldogulni kényszerűségből (például üzemanyag-takarékoskodás miatt) vásárolt kis kocsival.

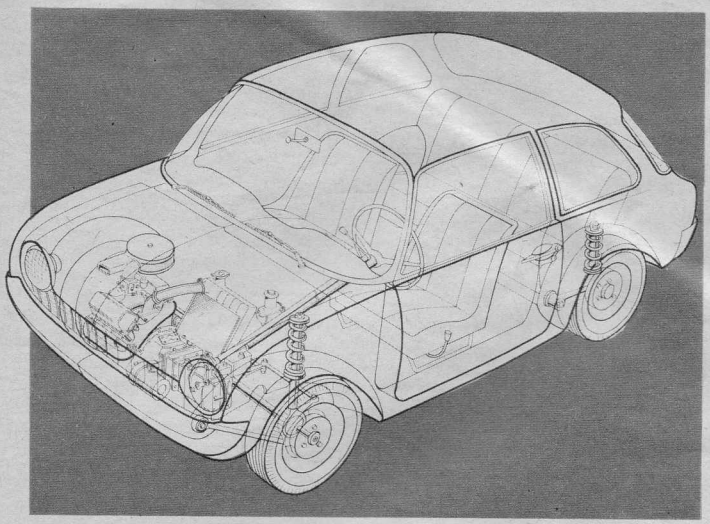
A kisteljesítményű motorok sokkal gyorsabban kopnak, ezért értékük is ezzel arányban csökken.

A sebességkorlátozásokat is figyelembe véve tulajdonképpen a közepes teljesítményű autók, illetve motorok üzemeltetése a legcélszerűbb, a leggazdaságosabb.

Milyen legyen a modern autó és felszerelése?

Ha prospektusokat vegy teszteket olvasunk, akkor tapasztalhatjuk, hogy ezek szerzői néha olyan kijelentésekre ragadtatják el magukat, mint: „Ez a márka, felülvezérelt motorral, öt helyen csapágyazott főtengellyel és zárt hűtőrendszerével valóban korszerű gépjármű". Vagy: „Elöl tárcsafékek, a legkorszerűbb kétkörös fékrendszerrel és fékerőszabályozóval". Többnyire a vevő arról a kocsiról, amely öt komolyan érdekli, úgysem tudja megállapítani, hogy abba építettek-e „felülvezérelt motort" és öt főtengely-csapágyat, avagy sem.

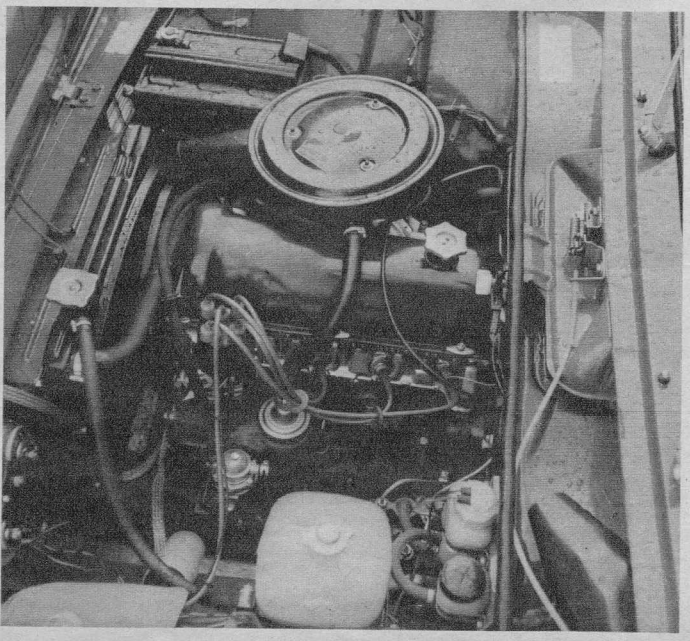
Nos, menjünk végig pontról pontra a leglényegesebb témákon, elsősorban a gyakorlat szempontjait figyelembe véve.



A motor

Öt forgattyústengely-csapágy (a négyhengeresnél kell ennyinek lennie, a hathengeresnél viszont már hétnek) azt jelenti, hogy a forgattyústengely minden könyökgörbülete után egy csapágyat építettek be. Ez a megoldás műszakilag alapvetően az egészségesebb módszer; a forgattyústengely kevésbé hajlamos a berezgésre, és ezáltal élettartama hosszabb. Az az igazság, hogy e tengelyek élettartamával kapcsolatban nemigen van gondunk. Hiszen a már bevált, de forgattyústengelyükön csak három helyen csapágyazott motorok tartósságával szemben ilyen tekintetben kifogásunk nem lehet, vagy talán csak az, hogy magasabb fordulatszámok mellett „érdesebb" az üzemmenetük. A boxer- és a V-motorok egyébként is kivételek ebből a szempontból: főtengelyükön rendszerint kevesebb csapágy van.

A mindennapi életben tulajdonképpen az autós számára nincs különösebb jelentősége annak, hogy autójának motorja alul- vagy felülvezérelt-e. A zárt, fagyálló hűtőrendszernek ezzel szemben sokkal több praktikus előnye van: karbantartást gyakorlatilag nem igényel. A hűtővíz szintje az átlátszó tartályon könnyűszerrel ellenőrizhető. Elfolyások gyakorlatilag nem lépnek fel — csupán néhány konstrukciónál kell a hűtőfolyadékot (fagyálló és korróziógátló adalékokkal) több év után kicserélni. Igen jó szolgálatot tehet egy önműködő hűtőventillátor — amelyet nem kell állandóan üzemeltetni.



Az olajszűrő a korszerű kocsi egyik feltétlenül szükséges tartozéka — a VW „bogáron", valamint néhány más, kis márkán kívül minden autótípuson találunk olajszűrőt. Visszatartja az olajba kerülő égéstermékmaradványokat, valamint az alkatrészek dörzsölődése következtében keletkező finom szemcsézetű fémmaradványokat, s ezáltal azok a csapágyakba jutva nem okozhatnak károkat; nem csökken élettartamuk, kevesebb javítási költséget igényelnek, ami közvetett módon megtakarítást jelent.

A benzinfecskendezés testesíti meg a „keveréktálalásnak", a motor táplálásának legkorszerűbb formáját. Sokan ugyan azt mondják, hogy a benzinbefecskendezés — e tekintetben közömbös, hogy elektronikus vagy mechanikus bázisú — rendszerint többletteljesítményt tesz lehetővé, ezt azonban nem magasabb fogyasztással kell „megfizeteni". Ellenkezőleg, a befecskendezéses motorokra az igen kedvező — tehát takarékoskodást jelentő — fogyasztási értékek a jellemzők. Csak az a bökkenő, hogy alkatrészként vásárolva drágábbak, de elég sokba kerül karbantartásuk, valamint beállításuk is.

Elektronikus gyújtásberendezéseket általában eddig csak drága kocsikba építettek be. A városi közlekedésben az indításnál jelentenek előnyt; elektronikus gyújtással a motor beszennyeződött, bekormozódott gyújtógyertyákkal is működik. Ezenkívül a megszakítópár alig használódik el, ezért időszakonkénti cserékre nincsen gond. Hosszú távon az elektronikus gyújtásberendezés kifizetődő. E gyújtóberendezés előnyére írható még, hogy az egyszer már optimálisan beállított fogyasztás — az előírt kipufogógáz-összetétel — hosszú időn át „fennmarad" (vagyis nincs szükség újabb beállításra).

A korszerű kocsihoz a váltakozó áramú generátor is hozzátartozik. Ez a generátor üresjáratban is termel áramot, s ez elsősorban a gyakori megállással (indítással) járó városi közlekedésben és télen nagyon fontos. A váltakozó áramú generátorok állandóan „gondoskodnak" arról, hogy az akkumulátor jól fel legyen töltve; megtakarítható az önindítózásnál egyébként gyakran előforduló bosszankodás, de a nem éppen olcsó akkumulátornak az élettartamát is meghosszabbítják a váltakozó áramú generátorok.

Megjegyezzük, hogy a használt kocsik eladásánál az egyenáramú generátor eleve „rontja" az autótulajdonos értékesítési esélyeit, bár ebben a tekintetben is vannak kivételek . . . ■

AUTÓS FOHÁSZOK

Újsághír: Egy linköpingi (Svédország) lelkész autós imádságokat tett közzé. Az autós imakönyv a kesztyűtartóban található. Minden kritikus helyzetre találni benne megfelelő fohászt.

Bár a magyar autósok szigorúan materialista elveket vallanak (lásd a használtautó-piacon kialakult árakat), arra az esetre, ha mégis akadnának közöttük idealisták, akik a természetfölöttibe vetik bizodalmukat — közzétesszük a linköpingi fohászok magyar megfelelőit.

Tehát autós imádságok magyar módra.

Imádság egyenrangú útkereszteződés esetére...

Miatyánk, ki vagy a mennyekben, s ki tudója vagy minden titkoknak, add, hogy a soron következő egyenrangú útkereszteződésben nekem legyen előnyöm, azaz felebarátom ne a jobb kezem felől közeledjék, hanem a szívemhez közelébb eső, bal kezem felől. Abban az esetben, ha testvérem mégis a jobb kezem felől közelednék, engedd uram, hogy felebarátom tudatában legyen, melyik az ő jobbik keze, miként Ábrahám — ki nemzette vala Jákobot — is tudta volt, melyik az ő jobbik keze, s ezért Ézsau csak szabálytalanul tudta volt előzni Jákobot, miért is szegény Jákob kénytelen volt egy gyalogátkelő-létrán menetirányt változtatni, pediglen nem szegte vala meg a Kresz vonatkozó ószövetségi szabályait. Kérlek tehát, mindenható atyám, hass oda, hogy annak a szerencsétlen balfácánnak, aki most balfelől közeledik a te alázatos szolgád felé, világosodjék meg az ő elméje, hogy melyik az ő jobb keze, és melyik az ő bal keze, vagyis ne ő legyen az én balfácánom, hanem én legyek az ő jobbfácánja, és az ítélet napján úgy kerüljünk a te színed elé, hogy ő maraszta ltasson el a Büntetőtörvénykönyv 326. §. 2/b. alpontja értelmében, mindörökkön örökké, Ámen...

Fohász sebességtúllépés esetén.

Uram, teremtőm, ki őrizője vagy az emberi szíveknek, akaratoknak és indulatoknak, kérve kérlek, fogd le kezemet, lábamat, de legesleginkább a jobb lábamnak azt a parázna talpát, amely a gázpedált nyomja, és akadályozd meg, hogy úrrá legyen rajtam az emberi hívság, az önhittség, amely mindenáron fölébe akar kerekedni autós felebarátimnak. Mert tiéd, uram, a dicsőség és a mennyek országa, míg viszont enyém csupán ez az 1200 lóerős Lada gépkocsi, amely mindenáron azt akarja, hogy megelőzzem az előttem Bugattin közlekedő digózó embertársamat, aki származik vala Péter apostol városából, Rómából, és jöve vala az én Budapest városomba, hogy megismerkedjék az én drága húgaimmal, és kössön vélök felebaráti megállapodást öt darab harisnyanadrág alapon. De uram, te tudod, hogy az irigység méltatlan a te földi tanítványaidhoz, ezért add, hogy az én római Bugatti testvéremnek szakadjon el az ő ékének szíja, és én megelőzhessem őt, és hamarabb juthassak célomhoz, mert mindannyian egyek vagyunk az úrnak dicséretében, tekintet nélkül a lóerőre és a hengerűrtartalomra, amellyel felruháztál bennünket, ámen...

Könyörgés arra az esetre, ha közlekedési rendőr van a láthatáron.

Mindenható atyám, engedd, hogy ama zord tekintetű egyenruhás személynek az ő lelkén úrrá legyen a keresztényi könyörület és alázat, hunyja be az egyik szemét, a másik szemét, a harmadik szemét, s ne vegye észre, amint a te áhítatos híved emitten a tilosban parkol. Hiszen tudod, atyám, mindannyian gyarló emberek vagyunk, s kerülhetünk olyan helyzetbe, hogy az istenverte kerek táblácska (bocsánat, nem akartalak gyalázni, de kicsúszott a számon), amely azt jelzi, hogy itt közönséges földi személynek várakozni tilos, nagy megpróbáltatás elé állít bennünket. Mert amikor te azt mondád, uram, hogy szaporodjatok és gyarapodjatok, bizonyára nem a gépjárművekre értetted, vagy ha mégis, nem ártott volna, ha a parkolóhelyekre is alkalmaztad volna az igét. De te, aki ura vagy égnek és földnek, valamint a közlekedési rendőrségnek, szemednek egyetlen villanásával elparancsolhatod előlem ezt a tányérsapkás heródest, akit a sátán küldött vala ide, hogy keresztre feszítse az igazhivő gépkocsivezetőket, és elhajtsa őket a Hungária körúti golgotára, ahol arra kényszeríttetnek, hogy áldozzanak az ő szerény jövedelmükből 200 (azaz háromszáz) aranydukátokat, amely ellen fellebbezhetnek a magasságos atyaúristenhez, mindörökkön örökké, ámen...



Imádság téli estén az ágyban, a reggeli indítás ügyében.

Édes jó istenkém, esedezem hozzád, segíts rajtam, hallgasd meg néhány szerény kérésemet. Te, aki magad és Fiad által számtalan csodákat műveltél, úgy mint az égő csipkebokor, a csodálatos kenyérszaporítás, a katarnaumi százados meggyógyítása stb., stb., tégy még egyetlen icipici csodát. Parancsold meg, hogy XYZ 57—27 rendszámú gépkocsim reggel baj nélkül elinduljon. Küldd le angyalaid valamelyikét, hogy töltse fel teljesen lemerült akkumulátoromat, valamint egy másik — autóvillamossági ügyekben járatos — kerubot, hogy megtisztítsa az indítómotorom kollektorját. Én pedig őszintén megígérem neked, hogy soha többé nem esem bűnbe, mindig alázatosan megoldom akkumulátorom saruit, megkenem fáradt testét finom olajjal és zsírral, szentelt vizet (desztilláltat) csepegtetek nyílásaiba, azonkívül elmondok öt miatyánkot és öt üdvözlégyet, csak ez egyszer még utoljára lehelj életet beléje, ámen...

Ajtatosság az autószervizekhez.

Szentséges garanciajavító! Kegyelmezz nékünk!

Magasságos alkatrészraktár! Könyörülj rajtunk!

Titokzatos fődarabjavító műhely! Irgalmazz nékünk!

Méltóságos számlázás! Világositsd meg elménket, mi az a CXC 567 egyenlő 1987 forint és 50 fillér!

Minden jótét autós dicsérjé az Afitot!

A gyülekezet új tagjai pedig énekeljék el együtt fennhangon, hogy:

„Áldj meg minket, édes Urunk
Benned bízunk jó Merk-Urunk..."

Novobáczky Sándor



Lányi Zoltán:

Télen másként kell autózni (2)

Üzembiztonság

A téli közlekedésre való felkészülés szempontjából a közlekedésbiztonság meliett jelentős szerepe van az üzembiztonságnak.

Az ilyen jellegű előkészületek közé soroljuk a hűtő- és fűtőrendszer, a kenőolajcsere, a gyújtási rendszer, a tüzelőanyag-ellátás, az akkumulátor és dinamó ellenőrzéseit, felkészítéseit.

Zavartalan téli közlekedés csak megfelelő fagyálló folyadékkal lehetséges. A téli időszak beállta előtt gondoskodjunk a hűtőrendszerben levő fagyálló folyadék koncentrátumának ellenőrzéséről, a folyadék szükség szerinti pótlásáról vagy cseréjéről. Mindezek mellett ellenőrizzük a hűtőzsaluk kifogástalan működését, a levegőterelő szerkezetek folyamatos működését, és a jármű hőérzékenységéhez igazítsuk a takarólemezek használatát.

A jármű fűtési rendszerének kifogástalan működése nemcsak kellemesebb, hanem biztonságosabb közlekedést is eredményez. A folyamatos fűtés érdekében még a használat előtt ellenőrizzük a csővezetékeket, különösen a tömítések állapotát.

A téli üzemeltetés alatt különös gondot kell fordítanunk a kenőanyagok megfelelő használatára. A hőmérséklet csökkenése következtében intenzívebben dermedő olajokat a gyári és vevőszolgálati előírások figyelembevételével a megfelelő olajra a kellő időben cseréljük ki.

Az üzembiztonság érzékeny területe a gyújtási rendszer. A járművet ilyen szempontból ellenőrizni és felkészíteni alapvető feladatunk. Használjunk megfelelő hőértékű és hézagú gyújtógyertyákat! Ellenőrizzük és megfelelőre állítsuk be a megszakítóhézagot. Fordítsunk gondot az elő- és utógyújtás és a szelephézagok helyes beállítására.

A felsorolt beállítások ellenére problémánk adódhat téli üzemben az akkumulátorral. Ennek elkerülése, vagy legalább csökkentése érdekében a téli üzem előtt ellenőrizzük az akkumulátor savsűrűségét, folyadékszintjét és töltését. Rendellenesség esetén állítsuk be az előírt értékeket. Tudnunk kell, hogy téli időszakban az akkumulátornál is fennáll a fagyveszély. Addig, amíg kétéves időtartamon belül — természetesen rendszeres használat mellett — az akkumulátor önkisülése napi 1—2 százalék, kb. —50 °C-ig fagyveszélyről nem beszélhetünk. A két évnél idősebb akkumulátorban a kevés vagy elégtelen áramfelvétel miatt az önkisülés hatására már —5 °C-nál fagyveszély áll fenn. Már csak ezért is szükséges az említett ellenőrzések elvégzése.

Alapvető az akkumulátor töltését biztosító dinamó vagy generátor kifogástalan működése is. Ellenőrizzük az ékszíj feszességét, állítsuk be a kívánt mértékre.

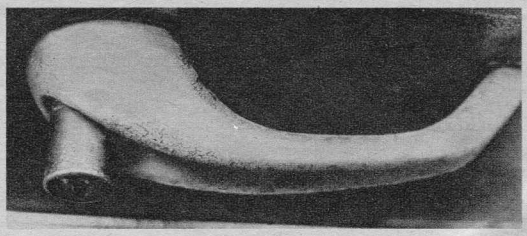
Téli üzem közben sok autóst ért meglepetés a tüzelőanyag-ellátás zavaraiból adódóan. Ezek egy része az üzemanyag természetes vizesedésével függ össze. Ezért ajánlható, hogy évente legalább egyszer engedjük le a teljes üzemanyagmennyiséget, s így a felgyülemlett víz és egyéb szennyezőanyagok eltávoznak.

A rozsda ellen

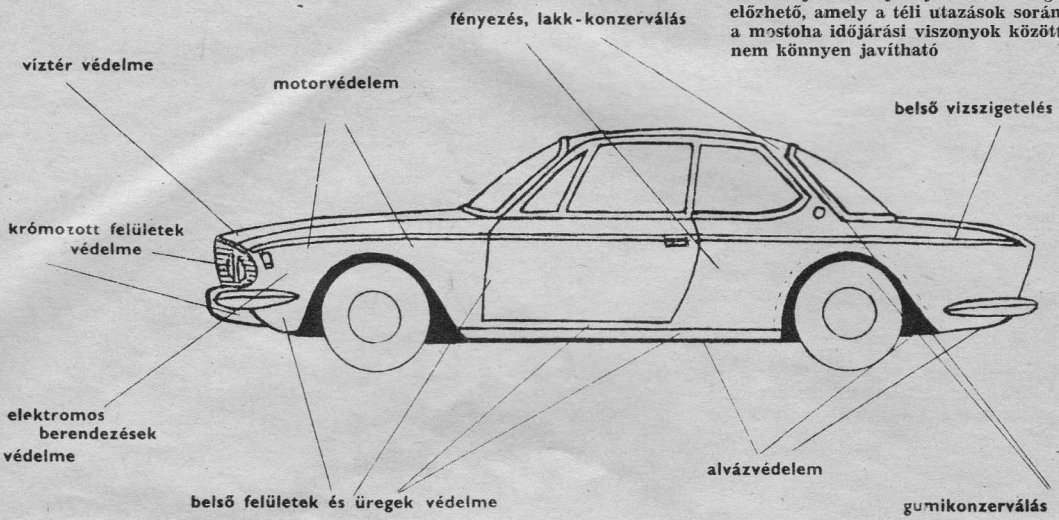
A télre való felkészüléshez tartozik az állagmegóvás, vagy közismertebb nevén a korrózió elleni védelem. Jó eredményre csak úgy számíthatunk, ha az új járművet elláttuk alváz- és üregvédelemmel. De ha ezt elmulasztottuk, ne mondjunk le a későbbi védelemről. Ma már az ország számos szervizállomása különböző minőségű és hatású védőanyagokkal áll az autósok rendelkezésére. A már kezelt járműveken a tél beállta előtt ellenőrizzük a védőfelület állapotát, az úttestről felverődő kövek felületsértő hatása miatt. Ha ilyet észlelünk, pótoljuk a hiányzó védőanyagot; ezt kézi ecseteléssel is biztonságosan el lehet végezni.

A hatásosság érdekében azonban felvitel előtt gondoskodjunk a felület tisztaságáról.

Az alváz és az üreges testek, szelvények mellett megfelelő védelmet igényelnek a fényezett felületek is. Ehhez a különböző szilikonos és egyéb védőpasztákat használhatjuk. A nálunk kapható ilyen anyagok jó



Sok-sok segítséget várnak és kapnak is ma már az autósok a vegyipartól. A fagyálló folyadékon és a téli olajon kívül az ajtózárak jegesedését gátló permetek, a karosszéria lemezeinek korrózió elleni védelmét jelentő bevonó anyagok, mind-mind hasznos, gyakran nélkülözhetetlen kellékei a nyár végétől a tavasz derekáig tartó autózásnak. Mindent persze mégsem bízhatunk csak a kémiára; a rendszeres ellenőrző munkákkal jó néhány olyan hiba megelőzhető, amely a téli utazások során a mostoha időjárási viszonyok között nem könnyen javítható



minőségűek, és a téli időjárás következtében intenzíven jelentkező légköri szennyezés hatását megszüntetik, vagy kellően csökkentik. Használatuk különösebb szakértelmet nem igényel, hatásuk viszont a jármű élettartamára jelentős.

Téli védelmet igényelnek a díszítőelemek is. A különféle króm- és egyéb védőanyagok alkalmazása kellő biztonságot nyújt. Itt hívjuk fel a figyelmet az elektromos kontaktjavítókra, fagyvédőkre és egyéb kenőanyagokra is.

Vezetéstechnika

A közlekedés- és üzembiztonság, valamint az állagmegóvás szempontjából megfelelően előkészített járműhöz télen a megfelelő vezetéstechnikának is párosulnia kell. S itt a sebesség, a követési távolság, a fékezés és kormányzás mellett különös szerepe van az egészségi és pszichológiai állapotnak is. Mindezek természetesen önállóan is meghatározók, de kölcsönhatásuk még figyelemreméltóbb.

Téli viszonyok között kiemelt fontossága van az alkalmazkodóképességnek. A vizes útfelület, a rajta levő szennyeződés, a hó, a jég stb. a jármű és az út közötti kapcsolatot nagy mértékben rontja, ilyenkor a gumik tapadása mintegy felére csökken.

Alapvető szabálynak kell tehát tekintenünk a helyesen megválasztott sebességet. Ilyen útviszonyok esetén ajánlatos az átlag- és csúcssebességet 15—20, illetve 20—30 km/órával csökkenteni. Az utazás megtervezésekor ezt mindig vegyük figyelembe.

A látási és útviszonyok megváltozása miatt alapvető követelmény a követési távolság helyes megválasztása is. Míg rendes körülmények között a követési távolságnak 10 km/óránként 1—1 kocsihosszal kell meghosszabbodnia, télen ennek 1,2—1,4-szeresét célszerű tartani.

Alapvető változást igényel a téli időszak a fékezésben is. Fékezni nem a megszokott módon ajánlatos, hanem a szakaszos fékezést kell választani, előtérbe helyezni, mivel a tapadási viszonyok megváltoztak. Ezzel nagy mértékben elkerülhetjük a megcsúszást. Esős időben, hosszabb vezetés közben fordítsunk figyelmet a fékbetétek úgynevezett szárítására is. Ezt időnkénti fékezéssel tudjuk elősegíteni.

Átlagos út- és látási viszonyok mellett akár kikerülés, előzés, akár kanyarodás miatt válik szükségessé a jármű haladási irányának megváltoztatása, ez szabályos kormányzási technikával zavartalanul végrehajtható. Csúszós úton azonban körültekintésre, megfelelően változtatott vezetéstechnikára van szükség. Ezért kerülni kell a hirtelen irányváltoztatást, mert ilyenkor sokkal nagyobb a jármű megcsúszásának veszélye. Tekintsük alapszabálynak, hogy ne fékezzünk és ne kormányozzunk egyszerre. Először mindig fékezzünk, szüntessük meg a fékhatást, ezt követően kormányozzunk, és mindezt felváltva ismételjük mindaddig, amíg szükséges.

Ha a kocsi megcsúszott, azonnal kormányozzunk a megcsúszás irányába, ügyelve a kormányvisszavételre, pontosabban annak mértékére, mert ha erre nem figyelünk, vagy túlzottan alkalmazzuk, járművünk az ellenkező oldalra vágódik, csúszik át.

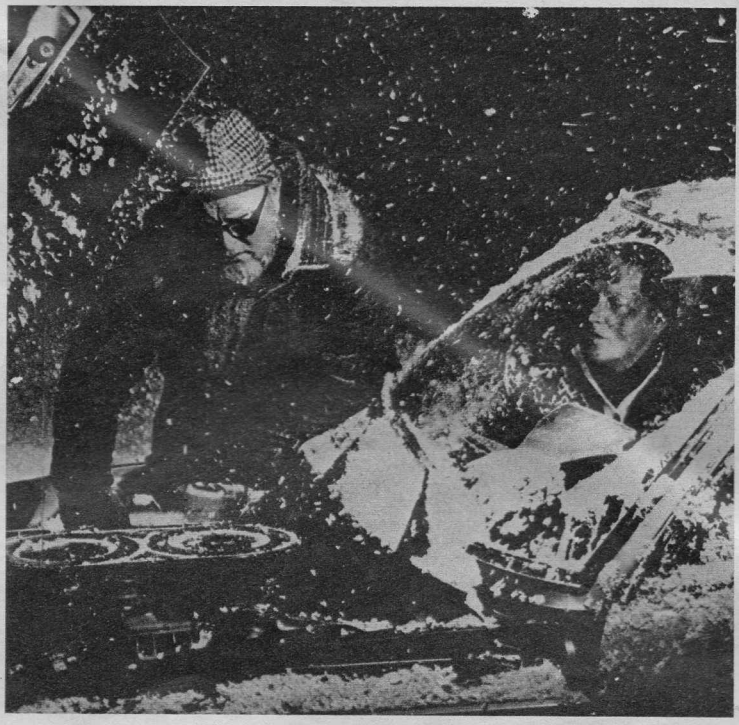
Abban a pillanatban, amikor a kormányon érezzük, hogy a megszokottól eltérően könnyebben fordul, azonnal csökkentsük a sebességet, de — sohasem fékezéssel.

Beszéltünk már a megfelelő világításról. Ennek vezetéstechnikai szempontból is jelentősége van. Esős, párás időben, vagy ha a megszokott nappali fény csak átmenetileg is csökken, ne szégyeljük a járművet kivilágítani — mégpedig tompított fénnyel. Nemcsak azért, mert ezzel saját vezetésünk válik biztonságosabbá, hanem hogy minket lássanak.

Személyi és egyéb szempontok, követelmények

A kifogástalanul felkészített jármű, a megfelelő vezetéstechnika és alkalmazkodás külön-külön is, de fő-





leg együttesen biztonságérzetet nyújt. Mindezek azonban csak akkor válnak teljes értékűvé, ha a járművezető egészségi, pszichológiai állapota is kifogástalan. Ellenkező esetben a kedvező hatások az adott forgalmi helyzetben, eltérő módon és mértékben ugyan, de csökkennek. Az egészségi és pszichológiai állapotot tehát ugyancsak alapkövetelménynek kell tekinteni. A helyes vagy helytelen táplálkozás, a gyógyszerfogyasztás segítője vagy gátja lehet a biztonságos közlekedésnek.

A hideg beálltával, nemkülönben fűtetlen járműben, a szervezet vérellátása csökken, elégtelenné válik. Ez elsősorban a reflexekre van kedvezőtlen hatással. Ezért fontos a megfelelő öltözködés, a szervezet és a környezet megfelelő hőellátása. Ez réteges, illetve a hőmérséklethez igazodó mértékű öltözködéssel, a fűtőberendezés kifogástalan állapotával és működtetésével mindenkor megvalósítható.

Fordítsunk gondot a szükséges pihenésre, teremtsük meg a megfelelő közérzetet. Mindezek hiánya vagy elégtelensége esetén fontoljuk meg: vállalkozzunk-e, vállalkozhatunk-e a jármű biztonságos vezetésére.

Fordítsunk kellő gondot menet közben a helyes szellőztetésre, különösen dohányzáskor. Ha ezt nem teszszük, a reflexműködésben zavarok állnak elő, cselekvőképességünk csökken.

Fel kell hívni a figyelmet a gyógyszerfogyasztásnak a járművezetésre gyakorolt hatására is. Jóllehet a gyógyszerek mellett tájékoztatást találunk azok mellékhatásairól, a gyakorlat azt igazolja, hogy ennek tanulmányozásáról gyakran megfeledkezünk. Sokféle gyógyszer befolyásolja a járművezetést. Hatásuk szélsőséges esetben az alkalmazkodóképesség teljes hiányát idézheti elő. Ezért, még a gyógyszer felíratása előtt, célszerű az orvos figyelmét felhívni arra, hogy a gyógyszer fogyasztása közben, vagy az után járművet kívánunk vezetni. Csak az orvos szakvéleményének figyelembevételével tudunk biztonságosan helytállni a közlekedés bonyolult feltételei között.

A különböző nyugtatószerek fogyasztása mellékhatásként fáradékonyságot, tompultságot, vérnyomáscsökkenést idézhet elő. Hasonló hatásúak lehetnek a különböző vérnyomáscsökkentő és érrendszerre ható gyógyszerek is. Az allergiás betegségek gyógyszereinek a nyugtatókhoz hasonlóak lehetnek a mellékhatásai. A reuma és izületi bántalmak ellen használt gyógyszerek jelentős része is alvásingert, hallási és látási zavarokat vagy szédülést okozhat.

A szem alkalmazkodóképességét csökkenti a gyomorfekély gyógyszereinek egy része is.

Minden mellékhatás hatványozottan jelentkezik, ha a gyógyszer szedésekor alkoholt is fogyasztottunk!

*

Vannak a téli felkészülésnek „egyéb vonatkozásai" is. Amellett, hogy a vontatókötél nem kötelező tartozéka a járműnek, gyakran válik hasznos segítőtársunkká, ha magunkkal vittük.

Fontos tartozékká, eszközzé válhat, ha rendelkezésünkre áll megfelelő keréktámasz (ék), lapát vagy adott esetben száraz homok is.

Gondoljunk arra, hogy télen felsőmosás után alaposan szárítsuk meg a kocsit, nehogy a fék, az ajtó vagy a zár befagyjon. Jégtelenítésre mindig legyen kéznél célszerű kaparó és tisztító, jégeltávolító segédeszköz.

Elsősorban mások érdekében használjunk sárvédő gumikat!

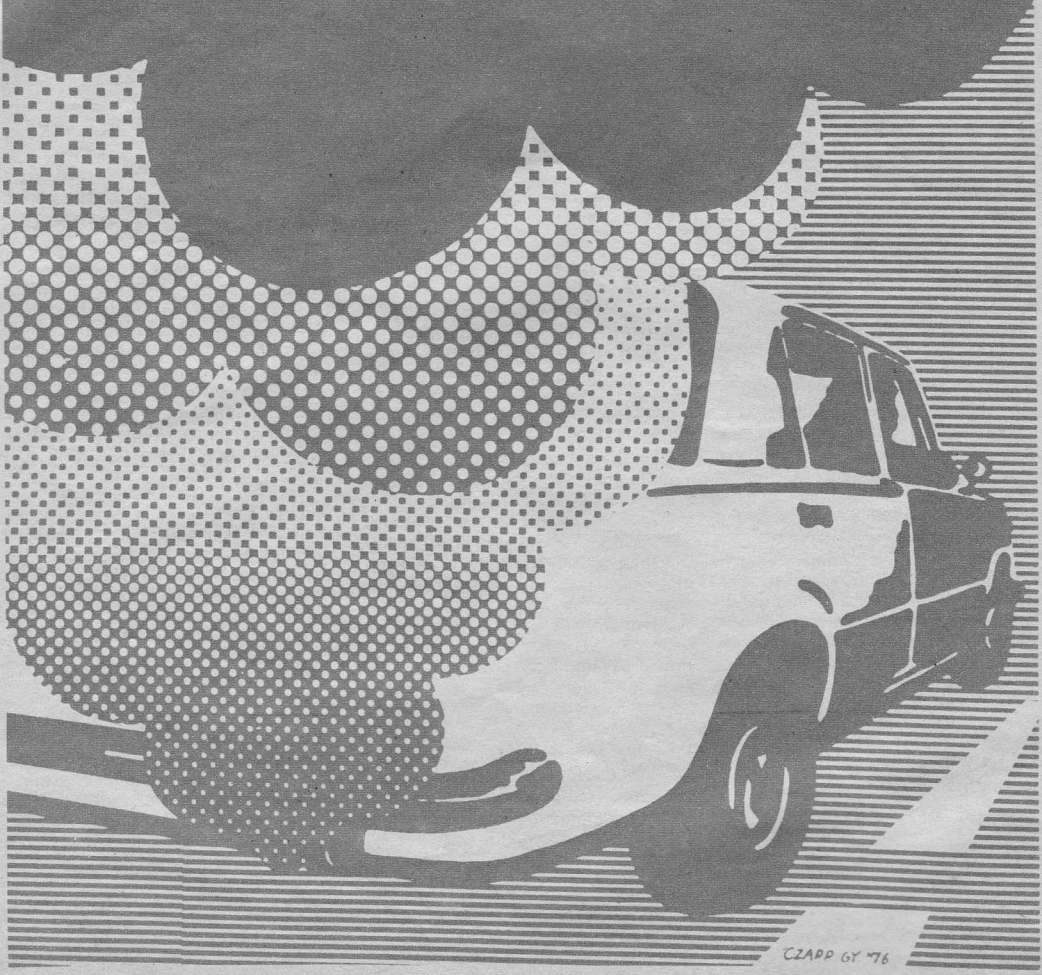
*

Ha mindezt megfogadtuk, télen is biztonságosan közlekedhetünk. Kívánjuk, hogy így is legyen! ■

AZ ENERGIATAKARÉKOSSÁG NEMCSAK KÖZÜGY, AZ ÖN MAGÁNÜGYE IS!

AFIT

A GÉPKOCSI TAKARÉKOS ÜZEMELTETÉSÉNEK EGYIK ALAPFELTÉTELE A JÓL MŰKÖDŐ TÜZELŐANYAG-ELLÁTÁS! VIZSGÁLTASSA MEG ÉS ÁLLÍTTASSA BE PORLASZTÓJÁT! VÉGEZTESSEN TÜZELŐANYAG-FOGYASZTÁSMÉRÉST!



Amikor a híres vendég, az argentin Juan Manuel Fangio, Kiss Dezső miniszterhelyettes kíséretében a magyar autósok életével, terveivel, a hazai autósporttal ismerkedett, lapozgatta az AM példányait is. Akkor volt alkalmunk néhány kérdésre választ kapni a GP-futamok mindeddig utolérhetetlen, ötszörös világbajnokától. Szavaiból kitűnik, hogy ma is igen józanul ítéli meg az autótechnika változásait, fejlődését

VARGA SZABOLCS felvétele



Beszélgetések és gondolatok versenyautókról

Versenyautókról is beszélt az ötszörös világbajnok, amikor magyar barátaival, tisztelőivel találkozott — írtuk lapunk szeptember 6-i számában a „Fangio Pesten!" című tudósítás utolsó mondataként. Akkor kértünk tőle néhány sort egy régi győzelmét felidéző rajz margójára, akkor volt alkalmunk megtudni, hogyan látja ma az autóversenyzést, milyennek ítéli napjaink versenygépeit.

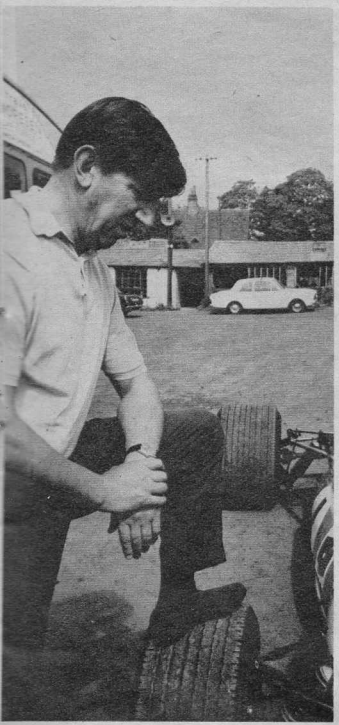
És akkor írtuk bevezetőként: igen, ő az, Juan Manuel Fangio, aki 24 GP-győzelem után ötszörös világbajnokként érkezett hozzánk. Róla mondják, hogy minden idők legjobb autóversenyzője . . .

Nos, felidézzük a gondolatokat, a kérdéseket, és néhány olyan nyilatkozatot, amelyet azóta mások is tettek az idei Forma—1-es világbajnoki futamok autóiról. Például a hatkerekű Tyrrell kocsikról, amelyek valóban mások, mint a többiek bár azt, hogy a négykerekűekkel szemben megvannak ígért előnyeik, a versenyeken eddig még alig tudták bizonyítani. Mielőtt azonban ezekről a Tyrrell-modellekről ismertetnénk a pro és kontra vallomásokat, hallgassuk meg Fangiót, hogyan látja ő a mai versenyeket, a pályákra kerülő gépeket. Igaz, még nyár volt, amikor ezekről kérdezhettük, de megvártuk az idei VB-futamok befejezését, hogy visszatérjünk ezekre a gondolatokra. A mérleg elkészült, és abból cáfolhatatlanul tűnik ki, hogy a szereplők, vagyis a McLaren, Lotus, Tyrrell, Surtees, March, Shadow és Penske néven futott kocsik mind-mind Ford—Cosworth-motorral és Hewland gyártmányú sebességváltóval, no meg ugyancsak egységesen Esap Speedline jelzésű könnyűfém keréktárcsákkal, és még sok-sok azonos szerelvénnyel álltak rajthoz, illetve ha minden jól ment, érhettek célba.

Egyedül az olasz Ferrari tekinthető ma olyan versenyautónak, amelynek neve mögött valódi autómárkát, ilyen jelvénnyel forgalomba kerülő autókat is találunk.

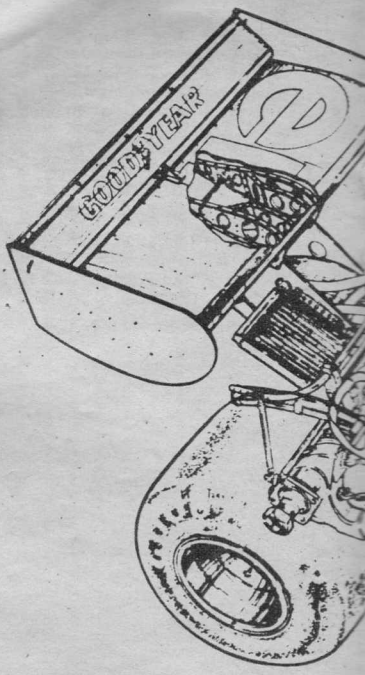
Erre gondolt a ma 65 esztendős Fangio is, azokra az évekre hivatkozva, amikor a világbajnoki futamokban a szériagyártásban is érdekelt autómárkák, a különböző országokban készült, egymástól szinte mindenben különböző konstrukciók versenyeztek egymással. Akkor még abban a vonatkozásban is mutatkoztak eltérések, hogy kik hová — tehát előre vagy hátra — építették a motort.

A mai F—1-es gépeknél ez a kaptafa ugyancsak egységes, holott a világ autóipara több más megoldást is kínál, mégpedig döntő arányban nem középmotoros típusokat. Azokból a szériagyártmányok száma elenyészően kevés, szinte kihalásukat tükrözi. Igaz, mást kell tudnia egy VB-küzdelemre tervezett gépnek, ahol egyetlen embert kell gyakran 300 kilométer feletti óránkénti sebességgel 450—500 lóerő segítségével a célba juttatni, és egészen mást várunk a családi autóktól, amelyek milliószámra készülnek mindennapos használatra. És ha idáig jutunk a téma feletti elmélkedésben, akkor



A felvétel 1968-ban készült. A töprengő Ken Tyrrell talán már akkor barátkozott a gondolattal, hogy versenyautóin elöl ne két, hanem négy kerék legyen

A Tyrrell 34/2 röntgenrajza mutatja a Ford—Cosworth-motor helyét, és ha itt elöl csak két kerék lenne, akár ezt a modellt is nevezhetnénk a mai Forma—1 receptre készített kocsik jellegzetes példájának. Igaz, a különböző néven futó versenyautók tervezői, vázépítői, tuningolói sokféle láthatatlan aprósággal is eltérnek a sablontól, de formabontónak mostanában csak a hatkerekűt tekinthetjük. Az eredeti Tyrrell-vázlat a homlokfelületre vonatkozó számokkal jól mutatja, hogy a korábbihoz képest milyen kicsik lettek az első kerekek, de így még nagyobbnak tűnik a két hátsó



A megintcsak idéznünk kell Fangio szavait: „A versenyautóépítés két korszakát kell megkülönböztetni. A korábbi még szoros kapcsolatot tartott az autóipar minden ágazatával, és a kockás zászlók elé állított kocsik jobban hasonlítottak szolidabb társaikhoz, mint egymáshoz. Abban az időben többnyire a szériagyártású fődarabokból alakították ki a versenyautók alapvető elemeit, s ha azok igazolták, hogy a módosítás szerencsés, akkor annak nyomán az eredmény szinte egyik napról a másikra már az adott gyár szolidabb típusain is mérhető volt. Az utóbbi időben, amikor egy néző már jóformán csak cigarettát és italt hirdető reklámok vágtáját látja az autóversenyeken, azt ugyan tudja, hogy kik vezetik a kocsikat, de azt már nemigen várja, hogy a legjobbak autóinak sikert hozó megoldásait hamarosan átültetik az ő egyszerű autójára . . ."

Elgondolkodva mindezeken, nyugodtan mondhatjuk, hogy az egyszerű autók gazdái nem is nagyon örülnének a versenykocsiknál meghonosodott, de a közutakon csak akadályt jelentő szárnyaknak, a mintázat nélküli, széles gumiknak, a szinte úthengerré alakított futóműveknek, de az olyan vezetőülések sem, amelyikből alig tudnak kikecmeregni. Az egyszerű autók tulajdonosai azonban ettől a második korszaktól — ha nem is egyik napról a másikra — mégis joggal várhatják, hogy a versenyautók építőinek tapasztalatait, újabb ötleteket, újabb kenőanyagok alkalmazását, megbízható alkatrészek, tartósabb fődarabok receptjeit örökölni tudják.

Azt viszont bizonyára kevesen akarják, hogy az eddigi négy futó kerék helyett a jövőben hat kerékkel lássa el a gyár kocsijukat. Mondjuk úgy, mint a Tyrrell-modelleknél, elöl négy kerékkel. Ezt a módosítást ott a légellenállás csökkentése érdekében tették, olyan autók építői, akik 300 feletti tempóra terveztek. Erről a kérdésről így nyilatkozott a napokban Derek Gardner, aki régebben az összkerékhajtású járműveiről híres angol Ferguson gyárban dolgozott:

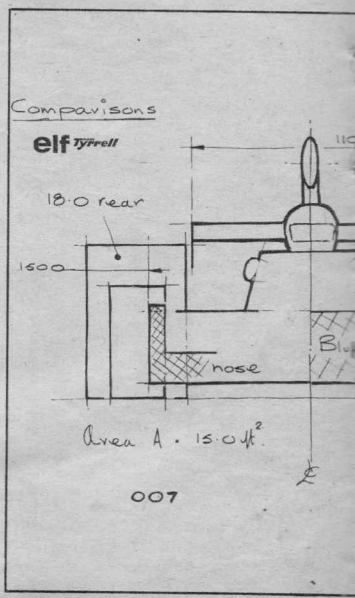
„A Forma—1 versenyeken manapság annyira kiegyenlítődött a kocsipark, hogy egy konstruktőrnek a legkisebb átalakítási lehetőségre is fel kell figyelnie. Mi elhatároztuk, hogy nekivágunk a háromtengelyű kocsinak. Prototípusunknak, a „Project 34"-nek, amelyet tavaly kísérleti célra építettünk, négy apró kereke elöl nem emelkedett ki a kocsi sziluettjéből. Ennek köszönhető, hogy csökkent a légellenállás, és ez 40 lóerőnek megfelelő teljesítménytöbbletet jelentett kocsinknak. A szélcsatorna-kísérletek eredményei alapján azt is megállapítottuk, hogy egyenes vonalú pályán sokkal gyorsabbnak kell lennie, mint ellenfeleinek. A kanyarokban a hat kerék nagyobb talajtapadást kölcsönöz, mint a négy, tehát a fékhatás ugyancsak javul. Ilyen elméletek és az első próbák után a múlt év végén hozzákezdtünk a hatkerekű második változatának építéséhez. Ez a típus a 34/2, amelyik már versenyeken is bemutatkozott. A kocsi először a spanyol GP-n jelent meg, ahol Depailler rajtolt vele, de később már Scheckter is egy ilyen új modellt vezetett."

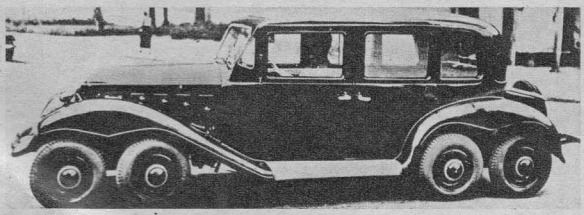
Patrick Depailler, aki azóta sok ezer kilométer próbautat és jó néhány versenyfutamot tett meg a hatkerekűvel, röviden így nyilatkozott: „Jó természetű autó." Később, amikor a svájci Automobil Revue egyik munkatársa, az itt is látható Tyrrell 34/2 röntgenrajz készítője, Girgio Piola tovább faggatta, Depailler még arról is beszélt, hogy a kanyarokban jobban tudja szelídíteni a hatkerekűt, majd a forduló után könnyebben tereli egyenesbe. A csökkent légellenallásból nyerhető lóerőkről tőle nem hallottunk . . .

Jody Scheckter viszont — bár ő Tyrrell hatkerekűjével megnyerte az idei svéd GP-t — sokkal kritikusabban értékeli ezt a konstrukciót. A kérdésekre így válaszolt: „Nem mind arany, ami fénylik . . ." Majd a következőket fűzte még ehhez az igen kurta felelethez: „Az kétségtelenül előnye a hatkerekűnek, hogy gyorsabban lehet vele bemenni egy kanyarba, de én hiába vártam, hogy fürgébben kerüljenek ki a fordulókból. A hosszú egyeneseket kínáló pályákon is csak minimális előnyt adott a hagyományos, a négykerekű Forma—1-es kocsikkal szemben. A fékezőzónákban nem vagyunk jobbak, de rosszabbak sem, mint ellenfeleink. Svédországban ugyan győztem, de végig az volt az érzésem, hogy a kocsit jobban is be lehetett volna állítani. Tulajdonképpen nehezemre esik teljes tárgyilagossággal értékelni: ez a versenykocsi nagyon rövid és nagyon keskeny. Azt az elméletet, hogy egyenes útszakaszon a zsugorított négy első kerék kisebb légellenállása miatt gyorsabbnak kell lennünk négykerekű ellenfeleinknél, szerintem a gyakorlat nem igazolta."

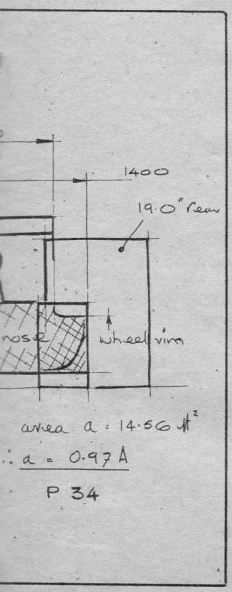
Nos, mindezekhez nem kell kommentár, de talán ahhoz, hogy „ez a versenykocsi nagyon rövid és nagyon keskeny", mégiscsak teszünk egy megjegyzést. Olyan jellegűt, amely arra a bizonyos második szakaszra utal, amiről Fangio sem túl lelkesen beszélt. És mindössze azt jegyezzük meg, hogy a mai „keskeny" Forma—1-es kocsik szélessége nagyobb, mint akár az országúti cirkálónak joggal nevezhető 9 személyes, 2775 kg súlyú, 640,5 cm hosszú, amerikai Cadillac Fleetwood kocsié. Azé ugyanis „csak" 202,5 cm, míg az egyszemélyes F—1 versenygépeké 205,6 cm, vagy ennél még valamivel több. Nem véletlenül születnek hát furcsa gondolatok, ha napjainkban akár mi, szürke autósok beszélgetünk a VB-futamok versenygépeinek gyakorlati értékéről, akár az ötszörös világbajnok, vagy egy-egy mai sztár szól ezekhez a témákhoz.

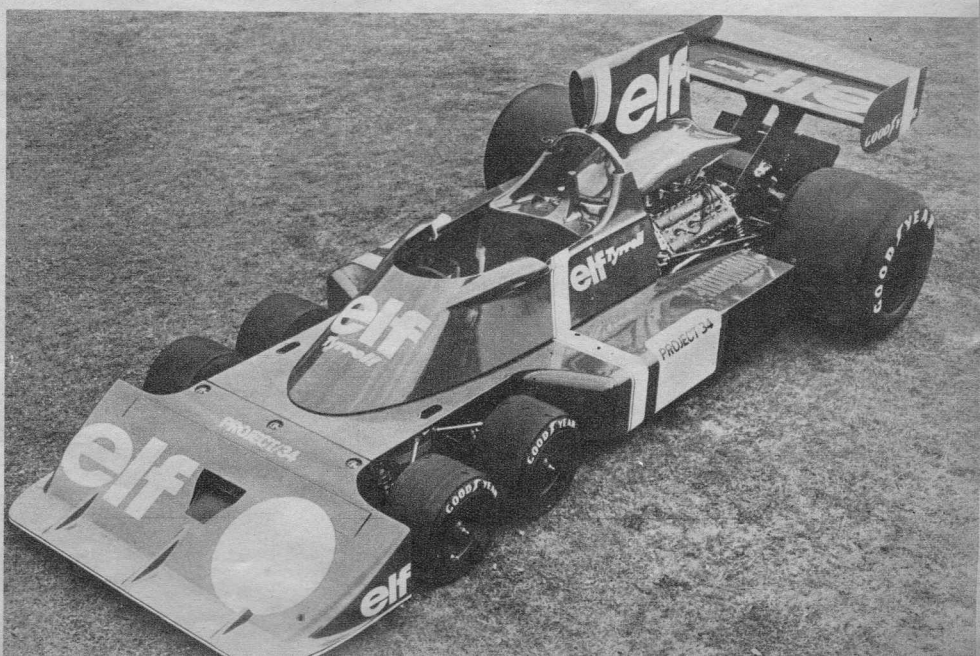
L. Gy.





Nincs új a Nap alatt, hiszen ez a 8, azaz nyolckerekű 1934-ben készült Németországban. Igaz, egyedüli példány is maradt!





REFLEKTOR

Ismét az M 1-es úton volt dolgom, Tata felé menet. És nagyon jóleső meglepetés fogadott.
Olvasóink talán emlékeznek a Reflektor egy korábbi „fénycsóvájára". Ezen az úton járva, arra figyeltem fel, hogy amikor e fontos útvonalunk — ez idő szerint még sajnálatosan — átvezet Tatabánya városán, a lakott területet jelző tábla olyan meglepően, és nem is eléggé feltűnően kerül a vezető elé, hogy a legtöbb autós-motoros nem is gondol arra, hogy ez a kis téglalap alakú fehér tábla, a sok betűvel, egyben fontos utasítás is. Arra utasít, hogy e táblától kezdve legfeljebb 60 km-es tempóval szabad haladni!...
Röviddel a tábla után radarellenőrzés szokott lenni, és bizony sokan buktak meg ezen az ellenőrzésen...
Arra gondoltam tehát, hogy jó lenne kitenni a helységnévtábla alá a 60 km-es sebességkorlátozó jelzést is. Nem azért, hogy ne kelljen oly sok vezetőnek bírságot fizetnie, hanem hogy ne menjenek nagyobb sebességgel, mint amely ott biztonságos. Ne idézzenek elő balesetveszélyt.
És most mit láttam? A „Tatabánya" tábla mögött 30—40 méterrel felállítottak egy 80 km-es sebességkorlátozó táblát, majd talán 200 méterrel odébb, ahol már tényleg veszélyt jelenthet a nagyobb tempó, találkozhatunk a legfeljebb 60 km-es sebességet engedélyező jelzéssel.
Vagyis: az ottani közlekedési szakértők bele tudták képzelni magukat az addig nyugodtan 90—100 km-es tempóban robogó autósok helyébe. Nemcsak úgy, hogy feltűnő jelzéseket helyeztek el, hanem azt is tudták: helyesebb, ha a kocsi nagy sebességét csak fokozatosan csökkentik 100-ról 60 km-re...
Nem akarok elbizakodott lenni. El tudom képzelni, hogy a Komárom megyei vagy Tatabánya városi szakemberek nem is olvasták az AM cikkét — ők már régebben gondoltak erre. Hiszen nem is pontosan úgy intézkedtek, ahogy mi javasoltuk, hanem — a célnak még annál is jobban megfelelő módszert találtak. Köszönet!
És mert az ember a jó érdekében telhetetlen, le kell írnom: szeretnénk, ha más megyékben-városokban is követnék ezt a példát. Mert se szeri, se száma az olyan helyzeteknek, ahol a nagy gyorsaságra csábító útvonal egyszercsak keresztülvezet egy-egy községen-városon. Jó lenne tehát sok helyen ily módon kiegészíteni a lakott területet jelző egyszerű, alig észrevehető táblákat.
De más is eszembe jut. A 6-os út eléggé hosszú szakaszain javítják, illetve építik az útpadkát. És — nyilván emiatt — 40, sőt sok helyütt 30 (!) km-es sebességre korlátozó táblákat állítottak fel. Amely korlátozás a szabály szerint rögtön a táblánál kezdődik. Állítom, hogy az addig 90—100 km-rel robogott kocsival ezt a tempócsökkentést csak jóval a tábla mögött lehet megvalósítani.
Bevallom, hogy nem tartottam magam a 30 km-es utasításhoz. De még így, az 50—60-as tempómat is nevetségesnek tartották mások: mindenki elszáguldott mellettem. Akadtak, akik gúnyos mosollyal integettek is...
Meg lehet érteni. Az út ugyanis folytatólagosan továbbra is jó állapotú. És vasárnap volt — s az út mentén egyetlen ember sem dolgozott! (Persze, tudjuk: a padka nélküli út azért megkövetel bizonyos sebességkorlátozást. De 30 km-re?)
Bizony, ilyen helyeken is jó lenne *fokozatosan* visszaszorítani a sebességet. Az ilyen utasítás könnyebben végrehajtható. És — nagyobb hitele is lenne.

Reményi Gyenes István





CSÚSZÓS UTAKON

Az ősz különösen nehéz próbatétel a gépjárművezetők számára: eső, köd, sár, rossz látási viszonyok nehezítik amúgy sem könnyű feladatukat.
Tiszafüredről Füzesabony felé haladtunk a 33. számú úton. Az egész hetes esőzés után hajnalban sűrű köd telepedett a vidékre. Ekkor egy tehergépkocsi hajtott a földútról az országútra. Kerekeiről hordónyi sárrögök repültek a magasba, majd betakarták a műút széles felületét. A gépkocsivezető mit sem törődve ennek veszélyeivel, továbbhajtott. Alig néhány kilométerre zsákok hevertek az országúton. Tartalmuk műtrágya volt, aminek veszélyességét nem kell külön részleteznem. És ami még bosszantóbb, senki nem törődött az útról való eltakarításukkal. Továbbhaladva, egy szerencsésnek mondható baleset szemtanúi lehettünk. Az országút szélén egy nyergesvontatót próbáltak tapra állítani. A balesetben közrejátszott a gyorshajtás és a csúszós út, s bizonyára az úttestre felhordott sárrögök is.

Kép és szöveg: Csattos Pál



SZÍNES KOCKÁK

AUTÓ-ÓRIÁS

A belorussziai autógyár új terméke — egy óriás teherautó — 120 tonna szenet képes elszállítani. Amikor az óriás megjelent a gyár udvarán, el sem tudták képzelni, hogyan fért el a műhelycsarnokban. Hosszúsága 19, magassága 4,5, a kerék átmérője 2,5 méter, és a motor kapacitása 1300 lóerő. A szénszállító teherkocsi kéttengelyes vontatóból és a hozzákapcsolt pótkocsiból áll. A próbaúton kiderült, hogy a gépkocsióriást nem nehezebb vezetni, mint a Moszkvicsot. Számítások szerint egy év alatt egy ilyen autó több százezer tonna terhet képes szállítani.

PIROS A KEDVENC

Az NSZK-ban is a piros, a kék és a fehér az idei év legkedveltebb autószíne — állapítja meg a bochumi Aral AG egy körkérdés feldolgozása után. Az autótulajdonosok mintegy 50 százaléka választotta az említett három szín egyikét. Közöttük is a piros (17 százalék) vezet a kék (16) és a fehér (15) előtt. A közleményből az is kiderül, hogy az utóbbi években erősen megváltozott a vásárlók színigénye. A világító színeké a jövő. Egyre kevesebben választanak szürke vagy sötét színű kocsit. A fehér iránt is csökkent a kereslet, holott a hetvenes évek elején még a legkedveltebb szín (20 százalék) volt.

SÖTÉTBEN MINDEN TEHÉN FEKETE

Sok gondot okoznak London környékén a szabad természetben kószáló, legelésző tehenek. Ha megunják a mezőt, felballagnak az autóutakra. Egy motorkerékpárost nemrég azért ért halálos kimenetelű baleset, mert a sötétben nem vette észre, hogy az úton keresztben egy tehén békésen szendereg.

Az eset után az egyik brit képviselő azt követelte, hogy az utakat környező gazdaságok tulajdonosai kenjék be világító festékkel az állatok lapockáját.

INTELEM

Dr. Irving Kass, a nebraskai egyetem professzora nemrég közzétett vizsgálati eredményei megcáfolták azt az eddigi nézetet, hogy a tüdő és más légzőszervek betegségei nem befolyásolják hátrányosan a volán mögötti teljesítményt. Száz páciensel végzett teszt alapján dr. Kass egyértelműen megállapította, hogy a tüdőbetegeknek jelentősen csökkentek az olyan fontos képességei, mint a gyors vizuális érzékelés és koordináció, valamint a reagálás és a térés távolságérzékelés. A tudós ezt arra a felfedezésére vezeti vissza, hogy a krónikus légzőszervi betegségben szenvedők 80 százalékánál az agy teljesítőképességének zavarait állapította meg, függetlenül attól, hogy a kísérleti személyek fiatalok vagy idősebbek voltak.

E zavarokat — amelyek távolról sem befolyásolják az érintett személy értelmi képességeit — a professzor az agy bizonyos területein jelentkező oxigénhiányra vezeti vissza, ami melléktünetként léphet fel krónikus tüdőmegbetegedéseknél.

MEDDIG TART A LIÁNHÍD

Az afrikaiak textilanyagot és kötelet készítenek, sört és gyógyitalt főznek a liánból, sőt a gyógyászatban is felhasználják. Kevésbé ismert azonban, hogy az Elefántcsontpart Köztársaságban felépült Afrika legnagyobb, körülbelül száz méter hosszúságú liánból font hídja, amelyen autók is közlekednek. A liánhíd teherbírása 50 tonna. A híd az ország egyik legfestőibb vidékén, a Tonkui-hegy lábánál épült: ez a vidék igen sok helyi és külföldi turistát vonz. A szakemberek véleménye szerint a liánhíd élettartama legalább tíz év.

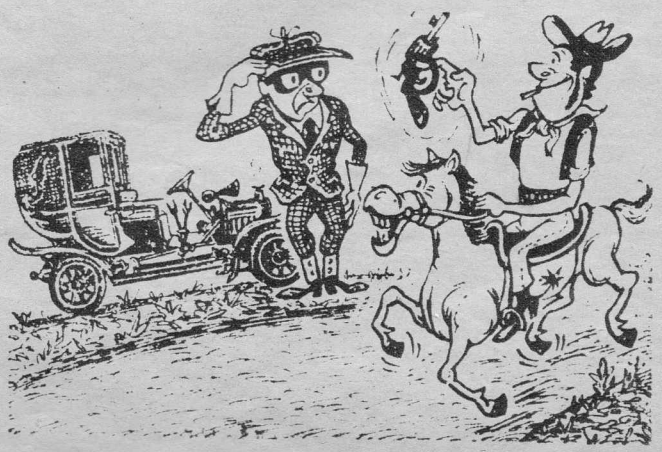
„RÉGI SZÉP IDŐK..."

Néha egyes autósok a Kresz szigorú előírásaira panaszkodnak. Pedig régebben — így a század első éveiben — sok tekintetben a jelenleginél jóval merevebb előírások voltak érvényben. Texasban 1908-ban fogadtak el egy közlekedési törvényt. Ennek két — akkoriban éveken át érvényben levő — paragrafusából idézünk a szovjet Novoje Vremja című hetilap alapján.

Az egyik szabály: *„Ha az autós lovast lát maga felé közeledni, akkor köteles az út szélére hajtva megállni, és kocsiját a lovas elhaladásának ideje alatt ponyvával letakarni".*

A másik szabály a következőképpen hangzott: *„Éjjel az autós minden országúton megtett mérföld után egy rakétát köteles kilőni, és ezután 10 percig várni. Csak ezt követően indulhat el — óvatosan".*

— ai



ÁFOR
BENZIN
OLAJ

MULTI SZUPER

MISE
motorolaj
ezt kérje a
következő
olajcseréhez

ÁFOR VEVŐSZOLGÁLAT
SZAKTANÁCSADÁS
Budapest VIII., József krt. 51.
Telefon: 143-482
Budapest IX., Közraktár u. 30.
Telefon: 337-359

ÁFOR
BENZIN-OLAJ

Csendesebben

Alaphelyzet (egy régi vicc):
— *Nagyon zajos az autó.*
— *Tessék?*
— *Nagy a zaj.*
— *Nem értem.*
— *Mondom, nagy a zaj.*
— *Nem értem, mert nagy a zaj.*

*

A Zajelhárítási Nemzetközi Szövetség Budapesten tartotta legutóbbi konferenciáját. A legtöbb szó a közlekedésben keletkező zajokról esett, hiszen a zajártalom 70—80 százalékát a járművek okozzák. A kongresszuson ajánlásokat dolgoztak ki, amelyek egyebek között arra hivatottak, hogy az autógyárak ezután jobban törekedjenek a kocsik csendesebbé tételére.

Azért nekünk, akik csak importáljuk a kocsikat, szintén sok a tennivalónk. A zaj nem tréfadolog. Nemcsak egyszerűen kellemetlen, hanem alvászavart okozhat, összefüggésbe hozható a koraszüléssel, azzal, hogy sok gyermek rendszeresen nyugtatótablettát szed. Megváltoztatja az érverést, a vérnyomást, és egyéb elváltozásokat is kiválthat. Az orvosok véleménye, hogy a zajt nem lehet megszokni, hatásait gyógyítani sem nagyon tudják, egyetlen hatásos szernek a megelőzést ajánlják.

Van már környezetvédelmi törvényünk és van új Kreszünk is. Mindkettő újdonság. A környezetvédelmi törvény azért, mert ilyen eddig nem volt, a Kresz pedig azért, mert a régebbiekkel ellentétben számértékkel is megszabja a járművek megengedhető külső és belső zajszintjét. E szerint a járművek által keltett zaj a kocsitól 7,5 méter távolságra legfeljebb 91 decibel (dB) lehet, a belső szint pedig 85 dB.

De mit is jelentenek az utóbbi értékek? A belső zajszintnek megkívánt 85 dB az a határ, amelyet a szakemberek a halláskárosodás küszöbértékének tekintenek. A normális beszélgetés 60 dB zajt kelt, az éjszakai nyugodt alváshoz legfeljebb 35 dB a megengedhető.

A rendelet 91-es értékét a zajászok sokallják. Tudják, hogy ez az érték, amely igazodik az európai szabványhoz, nagy fejlődést jelent a régebbi helyzethez képest, de azért csak hangos az utca. Az utakon nemcsak egy kocsi jár, a zajok felerősödnek, és olyan szintet érnek el, amely — ha tartós — káros az emberi szervezetre.

Persze, az autókat nem lehet kitiltani az életből. De valamit tenni kell, mert a közlekedésből származó zajok sokszor a megengedett érték több ezerszeresére emelkednek. Szerencsére, most már tesznek is.

Az újra felfedezett trolik 8—10 egységgel csendesebbek a buszoknál, számuk 1980-ig több mint kétszeresére emelkedik. A főváros Csehszlovákiából vásárol villamosokat, ezek 10—12 egységgel csendesebb járásúak. A metrónak a felszínre nem jut el a hangja, és nem zörögnek a metró miatt megszüntetett villamosjáratok sem. A belterületről kitiltott teherautóknak sem lehet hangját hallani. Csökkenthetik a káros hatásokat a jól működő, összehangolt lámparendszerek, és sokat tehetnek a közlekedés szervezői is.

A tervezői kollektívákban most már szót kapnak a környezetvédelem, így a csendvédelem szakemberei is. Közreműködésükkel bizonyára elérhetjük, hogy legalább az új lakótelepeken élőknek ne kelljen még nyáron is zárt ablak mögé menekülniük a főútvonalak lármája elől. Úgy tartják, hogy egy viszonylag forgalmas út és a lakóházak között 70—250 méteres távolságnak kell lennie. A meglevő házakat már nem lehet odébbtolni, de a jövőben már erre a szempontra is ügyelni kell. Széles, gondosan tervezett zöldsávval, akusztikai gáttal, falakkal is védekezhetünk, ezek azonban nem olcsó mulatságok.

— *Egy-két-tíz decibellel azért olcsón is megbirkózhatunk* — magyarázza *Széchey Béla*, a Közlekedéstudományi Egyesület akusztikai állandó bizottságának elnöke. — *Ezek nem kerülnek pénzbe, inkább csak figyelmet igényelnek.*

Az új kocsik zajszintjére van előírás. A gyárak ezt be is tartják, azonban az elhasználódás, a rossz karbantartás egyre hangosabbá teszi az autókat. Erős zajokat idéznek elő a repedt vagy szándékosan „sportosított" kipufogók is, és a helytelen vezetéstechnika. A hangosabb, és emiatt gyorsabbnak vélt motorkerékpár, a magas fordulatszám, a túlhúzatott motorok hangja szintén árt a csendnek. A feltűnően csikorogva fékezők, dudálgatók kevesen vannak, de zajuk messzire hangzik.

Mérésekkel állapították meg, hogy a sebességcsökkentés zajcsökkenéssel jár, a zajászok körülbelül a 35 km/órás tempót tartják a legjobbnak. Persze, csak akkor, ha a fordulatszám is ennek megfelelő, ami annyit jelent, hogy az alapjárat és a maximális között félúton van. Este nyolctól reggel hatig, a csend védelmében, nemcsak 60 km/órás korlátozást, hanem 60 dB-es maximumot kéne elrendelni, amit akár mérhetne is a rendőrség.

A zajász szerint az autóknak fél—egy százaléka az, amelyik valamilyen hiba vagy rossz vezetői stílus miatt nagyon harsog. Ezeket kellene megállítani és figyelmeztetni, hogy máskor kapcsoljon egy fokozattal magasabb sebességbe, vagy épp arra, hogy nem árt, ha beszerez egy kipufogódobot. De még jobb lenne, ha a nagy kocsiparkkal rendelkező vállalatok és a javítóműhelyek mérnék időnként a kocsik zaját, és tennének is valamit, ha nagyon hangos az autó.

De addig is, legalább bánjunk gondosabban a gázpedállal. Ha eljön a tavasz, hadd nyissák ki az ablakot a városban lakók is. Talán nem lesz akkora a zaj.

— *Tessék?*

— *Nem lesz akkora a zaj...!*

Földvári András



A készülékkel Budapest utcáinak zajszintjét méri az Országos Közegészségügyi Intézet zajcsoportja. Az így nyert adatok segítenek megtalálni azokat a közlekedésszervezési intézkedéseket, amelyekkel csendesebbé tehetik a környék utcáit

autó-motor TESZT

A „forró" Capri II-vel

a Ford Capri II „S" kétliteres típusáról



Még tavaly ősszel (október 21-i, 20-as számunkban) átfogó ismertetést adtunk a kölni autógyártók legújabb finomítási törekvéseit reprezentáló Capri II-ről. Egészen pontosan: a mintegy 4000 kilométert magában foglaló hazai futópróbák tapasztalatait összegeztük akkor a Capri II Ghia autócsalád 2,3-as típusáról.

Ezúttal (hasonló körülmények között és ugyancsak hazai futópróbák tapasztalatai alapján) a „forró" Capri II-ről, a kétliteres, hathengeres, 90 DIN lóerős, OHC-motorral rendelkező „S", vagyis Sport-változatról mutatunk be néhány jellemző részletet.

A Capri '76 és a Capri II közötti valójában egészen csekély eltérés éppen ezen a változaton első rátekintésre is szembeötlő: a feketére lakkozott díszrács, az ajtóküszöb, az oldalfalon végigfutó keskeny csík, továbbá a divatos, ugyanakkor a menetstabilitást is tovább növelő front-spoiler (légterelő) utal arra, hogy a Capriknak ez a „forró" kiadása...

Korábban utaltunk rá: a sportos kupék kategóriájában a Capri '76 ma is egyedülálló abban, hogy az 1,3 literes, 54 lóerőstől egészen a 3 literes, 138 lóerősig kívánság szerint választható hat különböző erőforrással rendelkezik. Ugyanakkor az 1,6 literes, 88 lóerős OHC-motort a Capri-sorozatból kiemelték, és a kimagaslóan sikeres kétliteres, hathengeres, 90 lóerős erőforrásra cserélték fel, amelyet szériaszerűen a Capri „S", a Ghia és a „GL" változatokba építenek be.



Külön megrendelésre a Capri „S" és a „Ghia" kocsikba a 2,3 literes, hathengeres, 108 lóerős erőgépeket is beszerelik. Voltakeppen az általunk is kipróbált szerény kétliteres mellett ez utóbbiak az igazán forró változatok, amit érzékletesen bizonyít, hogy a csaknem 200-as tempó elérésére is alkalmas 3 literes kocsi mindössze 8 másodperc alatt gyorsul fel 0-ról 100 km/óra sebességre. Persze, önként felvetődik a kérdés ezek után, hogy hol van egyáltalán lehetőség ilyen szárnyaló tempó kifejtésére? Nos, az igazsághoz tartozik, hogy kiváltképpen a két utóbbi változatot csak a nagyon tehetősek, vagy a sok oldalról támogatott hivatásos sportolók érezhetik magukénak. Ezek a modellek is azok közé tartoznak tehát, amelyek mindig több nézőt, mint vásárlót vonzanak. Más szóval, a hódolók tábora roppant széles körű, ám a vevőkörük annál szűkebb. Csodáljuk, adott esetben nagy élvezettel is vezetjük az ilyen autókat, ám ha vásárlásra kerül sor, a választás inkább a mindennapi használatra alkalmas olcsóbb és persze szerényebb teljesítményt nyújtó példányra esik.

Tény, hogy az általunk kipróbált és a négyezer kilométeres hazai futópróbák során sokoldalúan megismert szerény „S", vagyis a csupán 2 literes, hathengeres, 90 DIN lóerős erőforrással rendelkező változat is a maximumát nyújtotta annak, amit egy közúti járműtől elvárhat az ember.

Tapasztalhattuk, hogy az autó egész karaktere — az erőforrás, a McPherson-elven alapuló kerékfelfüggesztés, kiválóan nyomtartó, keresztirányú stabilizátorokkal kiegészített hátsó tengely, a nagy nyomtávolság, a hosszú (2559 mm) tengelytáv, a mélyen eső tömegközéppont — egyaránt az erő, a dinamizmus és a biztonság szolgálatában áll.

A kocsi rugózása sportosan „feszes", és ez a körülmény a hátsó ülésen helyet foglaló utasoknak felettébb kényelmetlen lehet. Az igaz, hogy a kocsi utasterében adott esetben négy személy számára is adódik hely, azonban éppen a rugózás sportosan feszesre állításával a konstruktőrök az úttartást igyekeztek tovább javítani. Márpedig a menetstabilitás szempontjából oly fontos oldalvezető erők érvényre juttatása ebben az esetben értelemszerűen nagyobb súllyal esett latba, mint az utasok kényelme. Végtére is a Capri „S" minden ízében és elsősorban robbanékony sportautó.

A gáznyomásos lengéscsillapítókat is speciálisan az „S" változatra hangolták be. Ehhez a sok éves autóversenyzési tapasztalatokat is figyelembe vették, alapvetően a menetbiztonság, az úttartás és a kanyarstabilitás további javítása érdekében.

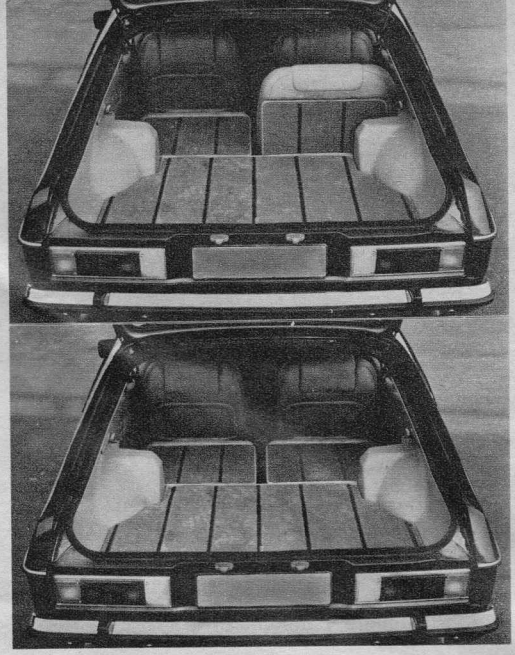
A markáns stílusváltoztatás legszembetűnőbb vonása a sportos profil. A dinamizmust és erőt sugárzó autótól viszont kissé idegen — elöl és hátul egyaránt — a vékonyka, erőtlennek tűnő lökhárító.

A divatos frontspoiler természetesen nem csupán dísze, hanem funkcionális tartozéka a kocsinak: csökkenti a felhajtóerőt, javítja a tapadást és mérsékli az oldalszélérzékenységet. Ezenfelül némileg csökkenti a légellenállást, ami önmagában is sebességnövelő tényező lehet.

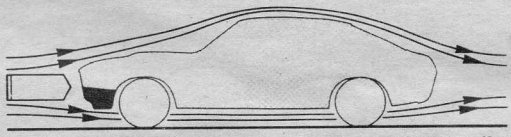
A Capri „S" ugyanakkor elegánsnak és egyszerűnek mondható. Nincsenek rajta csillogó díszek. Az oldalsó vékony (ragasztott) csíkok, ablaktörlők, tükrök, ajtókilincsek stb. mind, mind fekete színezésűek. A kocsi belső tere is ilyen diszkrét. Ugyanakkor valamennyi műszer tükrözésmentes, jól olvasható, és a különböző kapcsolók, gombok is kezünk ügyébe — a vezető úgynevezett aktív hatósugarába — esnek.

A fekete szegélyű, színes textilbevonattal készült mélyülések nagy tempónál, kanyarvétel közben is kitűnő oldaltartást nyújtanak. Ugyanebből a mélyülésből szemlélve azonban a közvetlen környezetet, viszonylag nehéz tájékozódni és finoman manőverezni. Éppen ezért bizonyos idő kell ahhoz, hogy megszokjuk: mekkora az a távolság, amelyet sem előre- sem hátratekintve eleve nem láthatunk a kocsi előtt és mögött, de a baj elkerülése érdekében azért éreznünk kell ... Szóval, egy kicsit külön meg is kell tanulni ezt az autót teljes biztonsággal a térben elhelyezni. És hogy mennyire így van, este, lámpák mellett, egy-egy jobbra kis ívű kanyarodás manővere győzhet meg erről igazán bennünket.

Almássy Tibor

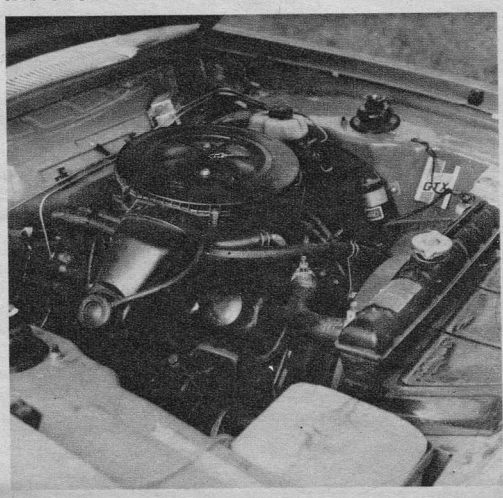


Íme, az „ésszerűsített" sportkocsi belső tere. A hátsó ülések támláinak előre billentésével adott esetben hálótermet, vagy akár bő rakodóteret is nyerhetünk



Az üvegszállal erősített műanyagból formált frontspoiler nem csupán öncélú dísz: a felhajtóerőt 36, a légellenállást 6 százalékkal csökkenti. Mindent összevetve: számottevően javítja a talajtapadást és mérsékeli az oldalérzékenységet

A Capri „S" szériakocsikat a piaci kínálatban ez idő szerint konkurrens nélkül álló kétliteres V6-os, 90 DIN lóerős OHC-motorral szerelik fel



BUDAÖRSI VEGYESIPARI SZÖVETKEZET

BUDAÖRSI SZERVIZE

Budaörs, Csata u. 17.
(M–7-es úton a benzinkút mellett)
Tel.: 668-844.

SZENTENDREI SZERVIZE

Szentendre, Pannónia u. 1–3.
(a benzinkúttal szemben)
III., Flórián tértől 15 perc
Tel.: Szentendre, 91–09

VÁLLALJUK:

Skoda, Wartburg személygépkocsik,
NYSA, ZUK kistehergépkocsik
garanciális javítását, valamint
I. és II. szemléjét
Zsiguli, Polski Fiat, Trabant
garancián túli javítását,
karbantartását

Korszerű diagnosztikai átvizsgálás
motor, futómű, fékek, fényszórók
műszeres ellenőrzése, beállítása
kerekek statikus és dinamikus
kiegyensúlyozása
korrózióvédelem
vizsgára előkészítés
karambolos gépkocsik javítása

Mindkét szervizünkben saját gyártású
autóantennák eladása – termelői áron –
és felszerelése

SZERVIZEINK
A LAKOSSÁG SZOLGÁLATÁBAN!



Hivatásos gépjárművezetői pályára –
B+C+E kategóriára –
alkalmas dolgozókat beiskoláz a
BELKERESKEDELMI SZÁLLÍTÁSI VÁLLALAT 3. SZ. ÜZEMEGYSÉGE

Kiképzés 5 hónap alatt, 1300 Ft
havi munkabér, nappali tagozat.

A jelentkezés feltételei:
budapesti vagy Pest környéki lakás
büntetlen előélet
katonai szolgálat letöltése
általános iskolai végzettség (8 osztály)

A jelentkezés helye:
1095 Bpest IX., Máriássy u. 5–7.
Tel.: 333-339/97. Személyzeti osztály
Naponta 8–16 óráig.

ÁRUTUD TSZ BUDAPEST

SERVICE

Bp. III. Bojtár u. 36
6–22-ig



TEL: 889-989

Lehet Ön is a

„a legjobb gépjárművezető”!



Vegyen részt az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács Titkársága, a KISZ KB Ifjúmunkás Tanácsa, a SZOT Munkavédelmi Propagandaközpont, a Magyar Vöröskereszt, az Autóközlekedési Tanintézet és az Autó-Motor szerkesztősége országos, több lépcsős közlekedési vetélkedőjén. Nemcsak a gépjárművezetők, hanem a gyalogosok is beküldhetik megfejtéseiket, mert részt vesznek a jutalomsorsoláson.

500 000 forint

értékű jutalom vár a vetélkedőben eredményesen szereplőkre. A válaszok beküldésére szolgáló megfejtőlapot az Autó-Motor 1977. január 6-i és 21-i száma közli.

A megfejtőlapon lehet jelentkezni a vetélkedő további szakaszaira a következő kategóriákban: magánautós és hivatásos személyautó-vezető — teherautó-vezető (3,5 tonna alatti és feletti kocsin) — autóbuszvezető — motorkerékpáros. A „Legjobb gépjárművezető” cím jelöltjei ezután selejtezőkön, megyei versenyeken, területi elődöntőkön, országos döntőn vesznek részt, hogy bekerülhessenek abba a szakaszba, amelynek befejezésekor kiadásra kerül kategóriánként a megtisztelő cím.

A kérdések között olyan is található, amelyre több válasz is helyes!

Beküldési határidő: 1977. február 10. Címünk: Autó-Motor Közönségszolgálata, 1428 Pf. 100. Telefon: 342-192.

TESZTKÉRDÉSEK

1. Az alábbi helyek közül hol közlekedhetnek gyalogosok lakott területen?
   a) részükre kiépített járdán;
   b) minden útvonalon, az úttest bármely részén;
   c) két járda között felfestett gyalogos-átkelőhelyen.
2. Mi az alább felsorolt forgalmi jelzések helyes fontossági sorrendje?
   a) lámpa, rendőri jelzés, jelzőjelzőtábla;
   b) rendőri jelzés, lámpa, jelzőtábla;
   c) jelzőtábla, lámpa, rendőri jelzés.
3. A gépjármű vezetőjének a telephelyről való elindulása előtt mit kell naponta ellenőriznie?
   a) kormány- és fékberendezést, gumiabroncsokat;
   b) kötelezően előírt világító- és fényjelző-berendezések működését;
   c) hangjelző készüléket.
4. Miről ismeri fel a „veszélyt jelző” közúti jelzőtáblákat?
   a) piros szegélyű, sarkára állított négyzet alakú;
   b) kék szegélyű, háromszög alakú;
   c) piros szegélyű, háromszög alakú.
5. Milyen károkra terjed ki a kötelező gépjárműfelelősségi biztosítás?
   a) csak a másoknak okozott károkra;
   b) minden kárra;
   c) csak a saját kárra.
6. Az alábbi esetek közül mikor tilos az előzés?
   a) vasúti átjáróban, vagy közvetlenül előtte;
   b) kijelölt gyalogos-átkelőhelyen;
   c) párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten a balra kanyarodó jármű mellett jobbról;
7. Miért kell a gépjárműveket kivilágítani?
   a) csak figyelmeztető jelzésként;
   b) csak azért, hogy a járművezető lássa az előtte levő utat;
   c) azért, hogy a gépjármű vezetője beláthassa az előtte levő utat, és a közlekedés más résztvevői láthassák az ő járművét.
8. Az alábbiak közül járművel hol tilos megállni?
   a) villamos-megállóhelynél levő járdasziget és a hozzá közelebb eső járda közötti útszakaszon;
   b) vasúti átjáróban és attól számított harminc méteren belül;
   c) kijelölt gyalogos-átkelőhely előtt tíz méterre.
9. Milyen kártérítést nyújt a casco-biztosítás?
   a) teljes kártérítést ad;
   b) teljes kártérítést, levonva a kár 10%-át, de minimálisan a vállalt önrészesedés összegét;
   c) a másoknak okozott károkat téríti.
10. Az úttest jobb szélén a forgalmi sávban „BUSZ” felirat van felfestve. Személygépkocsival mikor lehet itt folyamatosan haladni?
    a) bármikor;
    b) csak este 19 órától másnap reggel 07 óráig;
    c) szombaton és vasárnap egész nap.
11. Mit kell tennie a gépjármű vezetőjének, ha az országút mentén sérültet talál?
    a) megállás nélkül továbbmegy, hogy segítséget hozzon;
    b) megáll és elsősegélynyújtásban részesíti a sérültet;
    c) vár addig, amíg valaki a helyszínre érkezik.
12. Mit jelent, ha az országúton olyan fehér alapszínű jelzőtáblát lát, amelyen valamely helység nevét tüntették fel?
    a) a várható település közigazgatási határát jelenti;
    b) útirányt jelent;
    c) lakott terület kezdetét jelzi.
13. Szabad-e megkülönböztetett jelzéseket használó gépjárművet előzni?
    a) igen;
    b) csak akkor, ha az előzés a megkülönböztetett gépjármű zavartalan haladását nem akadályozza;
    c) semmilyen körülmények között sem.
14. A gépjárművezetőnek az alábbi műveleteket milyen sorrend szerint kell végrehajtania, hogy a járda melléli parkolóhelyről elinduihasson?
    a) lassan elindul, majd az irányjelzővel is jelez;
    b) elsőbbséget ad az úttesten haladó járműveknek, gyalogosoknak, majd irányjelzést ad és elindul;
    c) meggyőződik a veszélytelen elindulási lehetőségről, és minden jelzés nélkül elindul.
15. Az alábbiak közül melyik feltétel szükséges a szabályos előzés megkezdéséhez és végrehajtásához?
    a) az előzés a szembejövő forgalmat nem zavarhatja;
    b) az előzni kívánó jármű előzését más jármű nem kezdte meg;
    c) az előzés befejezése után a megelőzött jármű elé annak zavarása nélkül vissza lehet térni.

A tesztkérdések befejező része — három kérdés —, valamint a beküldéshez szükséges megfejtőlap az Autó-Motor 1977. január 6-i számában található.

MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

Motorkerékpáros világtalálkozó

PAU — az egész világ motorkerékpárosainak találkozója, 1977. július 6—7.—8-án. Ezt hirdeti nagy betűkkel a Francia Motorkerékpáros Szövetség 1. sz. beküldött tájékoztatója. S ezzel folytatja: *„Mennyi lesz a résztvevők száma: 2000 vagy 2500? Lehet, hogy még több! Messze állunk attól, hogy félnénk; ez az óriási szám arra késztet bennünket, hogy egy halom ötletet gyűjtsünk össze azért, hogy az Ön itt-tartózkodása felejthetetlen élmény legyen."* Megtoldják még egy Lamartine-idézettel: *„Pau a legszebb kilátó a szárazföldön, akárcsak Nápoly a legszebb tengeri kilátóhely."*

FIM Rallye

A szervezett motorosok részére az Országos Motoros Bizottság túrát szervez a 32. FIM Rallye-ra. Jelentkezés január 15-ig a Magyar Természetbarát Szövetség OMB-nél 1374 Bp., 5. Pf. 614., vagy személyesen (Bp. VI., Bajcsy-Zsilinszky út 31. II. 3.) vagy telefonon (319-705) — kedden, délután 17 órától. A részvételhez 1977. évre érvényes valutajogosultság szükséges!

XX. Sachsenring Rallye

FÉL SIKER

A *Ferjáncz Iriczfalvy* kettős idén a Béke és Barátság Kupa versenysorozat valamennyi eddigi futamán rajthoz állt, háromszor vezető pozícióból, Lengyelországban pedig a biztos 2. helyről estek ki különböző műszaki hibák miatt. Ennyi kudarc után mások már régen hátat fordítottak volna a további próbálkozásoknak, ám kitűnő bajnokpárosunk inkább kétszeres alapossággal készült az újabb mérkőzésre, a közismerten nagyon nehéz NDK-beli fordulóra. Az 1200 km-es távon csaknem 2500 km-t tréningeztek; ez meg is látszott a kezdeti eredményeiken: az első kör 6 gyorsaságijából négyet nyertek (kép a 48. oldalon) és a pihenőben útvonal-*hibapont nélkül, 29 másodperc előnnyel vezettek* a meglepően gyors *Zapadlo/Hortek* és 99 másodperccel a legveszélyesebb ellenfélnek számító *Stawowiak/Czyzyk párosok előtt.*

Talán végre sikerül? — reménykedett a maroknyi magyar tábor, de hiába, mert a technika elmaradhatatlan gonosz ördöge már a 2. kör első emelt átlagú szakaszán jelentkezett: ezúttal a gázbowden szorítóbilincse lazult ki, kétszer is megálltak szerelni, és az így összeszedett 6 perc késés csak a 3. helyre lett elég, enélkül biztosan nyerték volna a versenyt... Sovány vigasz, hogy a favoritok közül *Brundza* (Lada) már a második gyorsaságin totálkárosra törte a gépet, *Csubrikov* féltengelytörés miatt állt ki, és Stawowiak is az árokban fejezte be idő előtt a rallye-t.

A magyar csapatot még a pécsi *Kardos/Bernáth* páros képviselte sikeresen a célban. A *Dudás/Papp* kettős (Lada) „kikéste" az idejét, a *Tarlós/Kalmár* páros (Trabant) még az első körben kiesett műszaki hiba miatt.

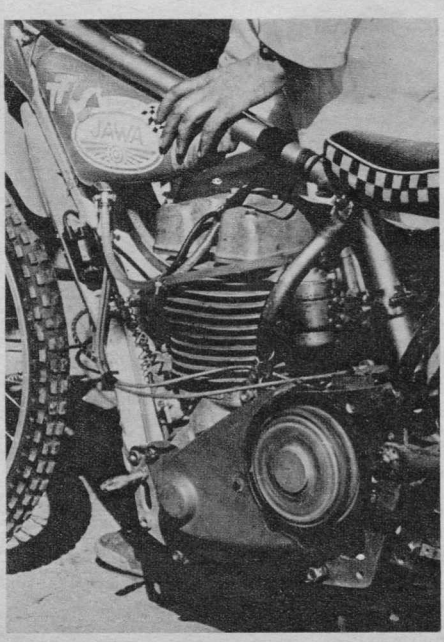
Fekete András

VÉGEREDMÉNY:

1. **Zapadlo/Hortek**, CS (Skoda) 2921 pont — 2. **Krupa/Mysztkowski**, PL (R 17) 3163 — 3. **Ferjáncz Iriczfalvy**, H (R 17) 3230 — 4. **Kvaizar/Kotek**, CS 3341 — 5. **Sedivy/Janecek**, CS (mind Skoda) 3342 — 6. **Bier/Jedynak**, PL (Polski) 3427 — 7. **Pavlik/Gottfried**, CS (Skoda) 3444 — 8. **Niebergall/Fromann**, DDR (Wartburg) 3455 ... 46. **Kardos/Bernáth**, H (Wartburg).

A BBK ÁLLÁSA A DÖNTŐ FUTAM ELŐTT:

Csubrikov, Krupa/Mysztkowski, Woytina 90 p. — **Kvaizar/Kotek** 86 — **Stawowiak** 84 — **Jaroszewicz/Zyskowski** 80 — ... 13. **Ferjáncz Iriczfalvy** 48 p.



Négyszelepes Jawa

Az AM 20. számában írtunk erről az új és győztes salakmotorról. A hétszeres világbajnok, az új-zélandi *Ivan Mauger*, aki már évek óta Jawa-versenyző, ezzel a négyszelepes motorral győzött a Marianské Lázne-i homok VB-döntőn. A kis hűtőbordás, 500 kcm-es motor teljesítményéről nem közöltek a gyáriak adatot, de az bizonyos, hogy több mint hatvan lóerős. Az elsővázhoz aljából kiálló „csutka" lábtartóul szolgál arra a néhány másodpercre, amíg a Jawa az egyenesben száguld.

(Fekete András felvétele)

SPORTHÍREK

A Nemzetközi Motorsport Szövetség 1976. őszén tartott közgyűlésén többek közt jóváhagyta a magyarok által felajánlott HUNGÁRIA KUPA vándordíjat, amelyet ezentúl minden évben a FIM Rallye-n adnak ki, emelve a szép kupával a rendezvény színvonalát.

•

Megérkezett a FIM 1977. évi nemzetközi túranaptár tervezete. Pannónia Motoros Találkozó néven szerepel benne az MTSZ Országos Motoros Bizottságának rendezvénye a Mecsekhegységben, Sikondán. Már most felhívjuk a hazai túramotorosokat, hogy tervezzék be — akár az egész időtartamra — az augusztus 22—28-ig megrendezésre kerülő találkozón részvételüket. Korszerű kemping, meleg vízű strand, gyönyörű környezet és jó program vár mindenkit.

Becses emlék



Ha van valami, amit nem kedvelünk, akkor az a költözködés. Gondoljuk, a nagyra becsült olvasó is egy véleményen van velünk. Most mégis örülünk szerkesztőségünk legutóbbi költözködésének, hiszen ennek köszönhető, hogy előkerült ez a fénykép, amelynek láttán — több ok miatt is — megmelegedett szívünk tája.

Csaknem húsz évvel ezelőtt sütötte el fotómasinájának kioldóját Urbach László, aki az idő tájt a magyar moped bábájaként dolgozott a Berva-gyárban.

Erről az új magyar járművecskéről beszélgetett Urbach László a szomszédjával: Illyés Gyulával, aki kíváncsi lévén a mopedre, leszállt Pegazusáról, hogy kipróbálja a Bervát. A képről, illetve Illyés Gyula derűs arcáról úgy tűnik, a költő elégedett volt a kis járművel.

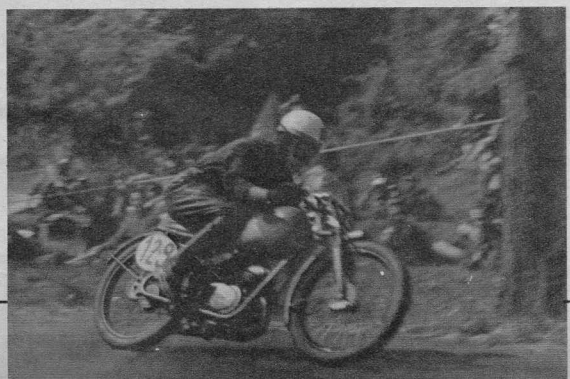
A fénykép pedig nemcsak irodalom-, hanem iparörténetileg is becses emlék.

—r—

Mi lett vele?

Akkor volt eleven a magyar motorsport.
Mikor akkor? Hát a negyvenes évek végén, az ötvenes években.
Annyi lány húzott magára bőrruhát meg rajtszerszámot, hogy külön kategóriába sorolta őket az akkori MMSZ. Például itt voltak a *Nyilasi* lányok. A *Mari*, a *Joli* és az *Ibi*. Az akkor még virágzó Vörös Meteor motorszakosztályában ők voltak a „Három a kislány". Mari és Joli versenyeztek, Ibi pedig sportbíró volt.
A két fiatalabb Nyilasi 1951-ben tanult meg motorozni a Meteorban, Vajsz Sanyi volt a mesterük. A következő évben már versenyeztek a 125-ös géposztályban. Ezekre az évekre emlékezik *Költő Leventéné, Nyilasi Mária*, a magyar íjászsport egyik erőssége.

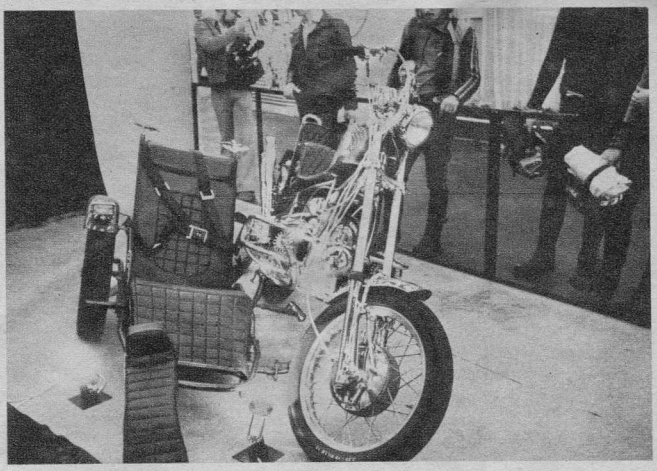
— Egyszer anyám is kijött egy versenyre, amelyen éppen Jolival szívóskodtam az első helyért. Egyszerre csak leállt a motorom, így hát feladtam a versenyt, de nem értesíthettem szegény anyámat, hogy semmi bajom, merthogy nem tudtam, merre is van. Képzelheti, hogy mit állhatott ki, amíg a hangszóró közölte a valóságot. Egy alkalommal Dunapentelén (ma Dunaújváros) *versenyeztem, és éppen Ibolya előtt csúszott ki a Csepelem. Elég jól ment a motorozás, végül is 1954-ben bajnok lettem, és később még ötször végeztem a második helyen. Így kaptam egyesületemben „az örökös második" becenevet. A VM motorszakosztályának megszűnte előtt átléptem a Zalkába, amikor a Prekly Jani bácsi volt a „kapitány". Aztán, amikor 1958-ban megszüntették a női kategóriát, átléptem a Jolival együtt a Zalka lövészklub íjászszakosztályába.*
Mondjam-e, nagyon hiányzott a motorkerékpár, meg a versenyzés.
Közben esti technikumba jártam, majd elvégeztem az acélszerkezeti technikumot is, és már 13 éve a Fémmunkás Vállalatnál tervezőként dolgozom.
Férjem a Gyógyszerkutatóban dolgozik, és a Trabant a családunk tagja, amelyet férjem nagy szeretettel pátyolgat. En akkor vezetem a Trabantunkat, amikor vendégségben vagyunk. Ilyenkor én vagyok az ügyeletes sofőr.
Ma is versenyszerűen íjazok, tagja vagyok a válogatott keretnek. **(R)**





Mindenekelőtt bocsánatot kérünk a szegény motorkerékpároktól a „sértő" címért, merthogy ők mit sem tehetnek a bolondériáról. De azokat sem akarjuk megbántani, akik ezeket a bolondosan „kikészített" járgányokat átalakították, annál kevésbé, mert a motorkerékpár — az ilyen és az általunk normálisnak tartott jármű — kereskedelmi árú, és a jó kereskedő olyan árut tart, amilyet a nagyra becsült vevő keres.

A hóbort a tengeren túl kezdődött, ahol a nagy és erős motorokat átalakították, kényelmessé tették, részben a fotelszerű, támlás nyereggel, részben megváltoztatták a kormány, illetve a villa szögét, ezáltal megnyúlt a teleszkópvilla hossza. Ennek az utóbbi beavatkozásnak következménye, hogy a motorkerékpár szinte a kormány érintése nélkül tartja az egyenes útirányt, ami a végeláthatatlan amerikai autópályákon valóban kényelmes dolog, csakhogy kanyarodni, fordulni nehéz vele.



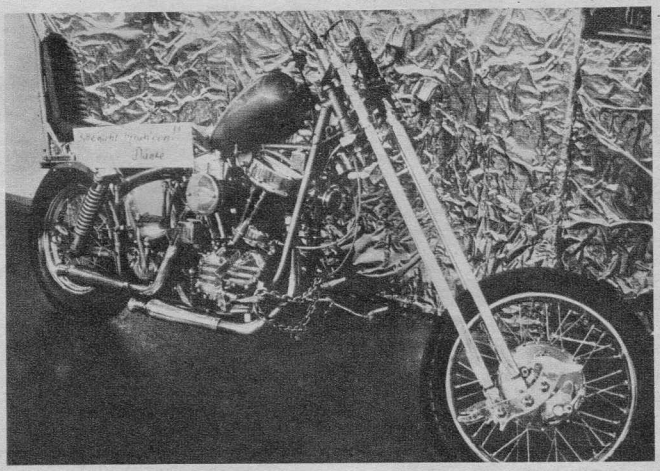
BOLONDOS MOTOROK

Ez a „divat" kezd átterjedni Európára is, amit néhány kisebb üzem ügyesen kihasznál.

„Ha nektek ilyen bolondság kell, hát akkor fizessetek" — mondják az ügyes kereskedők, iparosok. Olyan csillogó-villogó (rossz) álom-mocikat árusítanak, hogy a motoros szeme káprázik, mint a halogénfényszóró. Láttunk olyan, 900-as BMW-vel meghajtott oldalkocsis fogatot, amely elsősorban nevetésre ingerelte az egészséges ízlésű szemlélődőt. A rugózatlan „fogorvosi szék" támláját két, kiterjesztett szárnyú sasmadár díszítette. A karosszériát egy biztonsági öv pótolta. Aztán itt van a motor váza, amelyet kémiai eljárással bearanyoztak, nem felejtették ki a szemkáprázta tásból a kipufogócsöveket és a dobokat sem.

Ugyanez a cég mutatta be az ugyancsak choppervillás szólómotorját, amelynek krómozott vázába egy hathengeres Benellit rittyentettek. Persze ezen is volt bőven „aranyhaj" meg „csillagszóró". Vakulj, vevő! A motor árát — becsületükre legyen mondva — nem írták ki, csupán a semmitmondó „Eladó" táblát tették a nyergére.

Noha láthatták rajtunk, hogy aligha vagyunk komoly érdeklődők, kérdésünkre mégis közölték: az alapár 12 000 DM. Még jó, hogy csak 11 990 márka hiányzott a zsebünkből.





Még a „plombálás" is jobban eshet ilyen szellős oldalkocsiban, különösen azért, mert a támlát sasmadarak díszítik. Szegény BMW jobb sorsot érdemelt volna

Mini benzintartály, maxi teleszkópvilla egészíti ki az 1200-as Harley—Davidsont, amelyen ez a szöveg olvasható: Kérem, ne érintse!! Köszönöm

Eladó — fenyegetőzik a nyeregre helyezett tábla a Benelli-motorral hajtott bolondos kétkerekűn

KÖRBE-KÖRBE A KERÉK KÖRÜL

A világ első és egyben legfontosabb műszaki alkotása a kerék volt. A kerék története visszanyúlik a történelem előtti időkbe, ezért mi most csak a korszerű motorkerékpár kerekét járjuk körül, azt a kereket, amelyikkel a legtöbbünk mit sem törődik (merthogy az valóban nem is tart igényt a karbantartásra).

Azt tudjuk erről a kerékről, hogy abroncsát finomacéllemezből hengerítik, méretre levágják, összehegesztik, és az acélhuzalból (drótból) készült küllők kötik eggyé a kerékaggyal. És, ha nem „rendeltetésszerűen" használjuk, akkor alakját kissé megváltoztatja. nyolcast kap, „üt", de ügyes kezű szakemberek legtöbbnyire kiegyengetik, centrírozzák az abroncsot.

De mert, sajnos, semmi sem tökéletes, ezzel a majdnem tökéletes abroncscsal is baj van, tömlő nélküli gumiköpeny használatára alkalmatlan (a küllőfejek miatt).

Most aztán megszületett a tökéletes abroncs, vagy talán ennek is van hibája? Hát igen, ez az újfajta, néhány küllős, könnyűfém abroncs jól viseli a tömlő nélküli gumit, csak éppen a strapát, az ütközést viseli rosszul (tetejébe, még nem is javítható). Arról nem is szólva, hogy az igazán jó anyagból készült modern kerék nagyon drága, igaz, hogy súlyban könnyebb, mint a hagyományos.

Idén olyan divat lett ez a kerék, mint évekkel ezelőtt a hosszú haj. Az a motorkerékpárgyár, amelyik ad valamit a márkájára, az ilyen alukerekekkel látja el pröcögő mopedjét is.

Ettől lesz menő a kis ötvenes.

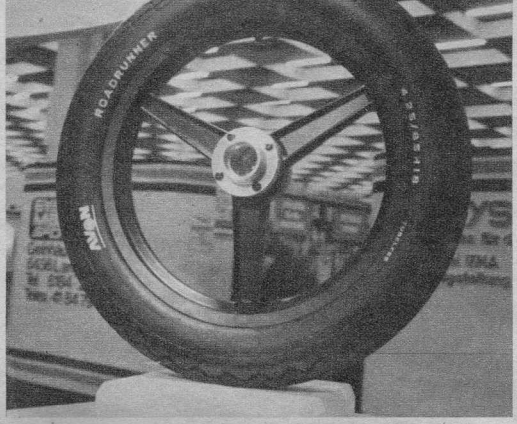
Szép-szép ez a könnyűfém kerék, de amíg nem lesz annyira rugalmas, mint az általunk használt motoroké, addig mi a drótküllőst díjazzuk.

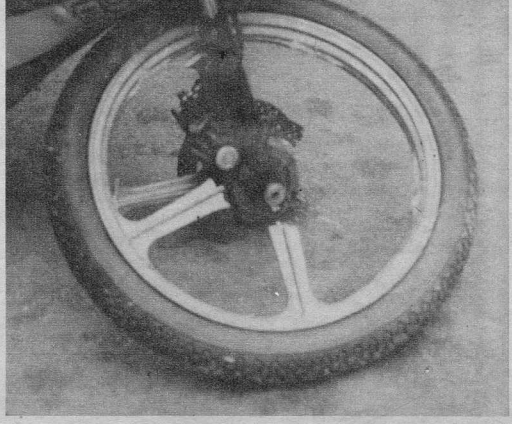


Hogy mennyire jó a derék drótküllős kerék, bizonyítja a nagy igénybevételnek kitett crossmotor, amely továbbra is a hagyományos kerékkel rendelkezik

Az egyik angol kerékgyár kihozta a legújabb, háromküllős kerekét, amely aztán igazán könnyű lehet (talán most már a gumi súlyát kellene csökkenteni)

Mint látható, az abroncsnak nincsen semmi baja, csupán a küllők nem tudtak ellenállni az ütközéskor váratlanul fellépő energiának, pedig a Bultaco gyár nem takarékoskodott és a méregdrága titánötvözetű kereket vásárolta Angel Nieto motorjába





MÉRLEGEN AZ AUTÓSPORT

— Ha piramisnak képzeljük a magyar autósport felépítését, akkor természetesen a minőségi sport a csúcson helyezkedjen el, de a széles alapra kerüljenek az autóstömegeket vonzó ügyességi-versenyek, a különféle alkalmi-emlékversenyek, túraversenyek — mondta többek között *Tóth István*, a Magyar Autóklub elnökségi tagja, akit a közelmúltban neveztek ki a Sportbizottság elnökévé.

Az autóversenyzők és a salakpályamotorversenyzők (még visszatérünk a „vaspapucsosokkal" való kapcsolatára) személy szerint ismerik Tóth Istvánt, ugyanis az elnök minden hozzá tartozó versenyen ott van, mert, mint mondta: ... *„ezért ismerem jól a tényleges helyzetet, no meg azokat a személyeket, akiknek így, vagy úgy dolguk van e sportágakkal".*

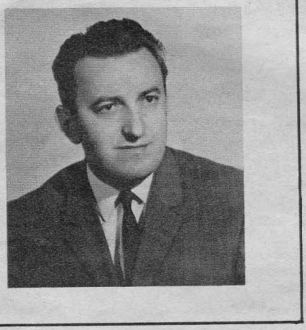
Hadd ismerje meg az olvasó is Tóth Istvánt, a Volán Tröszt vezérigazgató-helyettesét — aki maga vezeti a szolgálati autóját, és amikor évekkel ezelőtt átvette a dnyepropetrovszki műegyetemen a közlekedési gépészmérnöki diplomáját, és kinevezték a MÁV debreceni központjához, sietve levizsgázott a legkülönfélébb mozdonyok vezetéséből is, hogy adott esetben maga próbálja ki a javítóműhelyben végzett munkát. Amikor pedig áthelyezték a debreceni Volánhoz, abból évente kitüntetett vállalatot csinált munkatársaival közösen.

A jó munka mágnesként vonzza az újabb tennivalót: hét évvel ezelőtt rábízták a Volán valamennyi, számszerint 11 autó-, illetve motorkerékpársport szakosztályának felügyeletét (innen a kapcsolat a vaspapucsosokkal, akik — mint ismeretes — a legeredményesebbek a motorsport versenyágai között).

— Az utóbbi másfél év alatt jelentős mennyiségi átalakuláson ment át a magyar autósport, amelyet nem tudott követni a sportág vezetése, azaz nem volt képes átfogni a csaknem húsz szakosztály munkáját. Ezért úgy határoztunk, hogy a Sportbizottságban öt szakcsoportot alakítunk olyan régi és kipróbált szakemberek irányításával, akik eddig nem jutottak szóhoz. Gondolunk itt például Zsembery Jenőre, akinek kisujjában van a rallye-sport minden csinja-binja. Ide kell még sorolni az ugyancsak most alakuló Szakosztályvezetők Testületét, amelynek irányítóját évente választja újjá a Testület, azaz minden tagra sor kerülhet.

Az idei év mérlegével, végül is elégedett lehetek, de mindenképpen felül kell vizsgálnunk a sportvezetés tevékenységét. A Sportbizottságnak van, és a jövőben is lesz tennivalója. Merthogy lehet versenyt rendezni így is, és úgy is, de nekünk a legjobban kell ezt a felelősségteljes munkát elvégezni. Hogy mire gondolok? A biztonságra. Mind a versenyzők, mind a sportkedvelő nézők biztonságára.

Nem mondom, ebből a szempontból is tapasztalható fejlődés, de tovább kell lépnünk. Vegyük példának a legutóbbi visegrádi hegyiversenyt, amelyen kifogástalan volt az együttműködés a rendőrséggel.



Úgy vélem, hogy ez évben nemcsak kiszélesedett, de részben meg is szilárdult nálunk az autósport. Gondolok itt a sportegyesületek, illetve a szakosztályok, továbbá a sportrendezvények számára. Újdonságként megpróbálkoztunk a szocialista országok autóversenyzői számára kiírt pályaversennyel, és a bemutatkozás sikerült. A gyári Skodák, Ladák, Wartburgok után a budapesti Volán Ladájával Gál Pál a hatodik helyen végzett. Kezdetnek — gondolom — ez sem rossz eredmény. És, hogy folytassam a sort, idén készült el az első C9-csoportba tartozó magyar versenyautó.

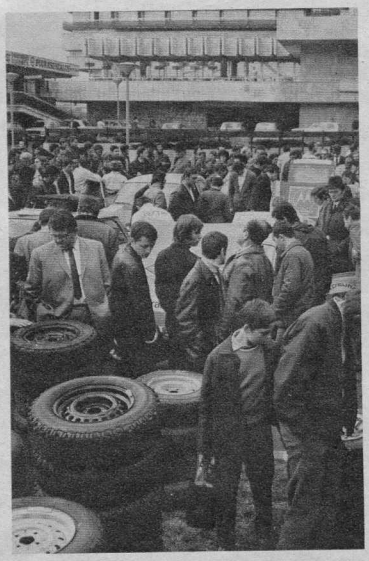
Mit várunk az új évtől?

A minőségi versenyeztetés színvonalát tartani, a versenyek számát és a jelesebb sporteseményeket nem erőltetni, inkább az ügyességi és alkalmi túraversenyeket patronálni. És csak úgy zárójelben említeném, hogy az új esztendei versenyeknek a mércéje legyen a legutóbbi visegrádi rendezvény.

Nyomatékosan jegyzem meg, hogy aki súlyt, jelentőséget akar önmagának szerezni a minőségi sportban, annak a Szocialista Kupa versenyeken kell bizonyítania. Mint már említettem, a baráti országok közötti pályaversenyeztetést tartjuk hasznosnak. Természetesen emellett kiépítjük, illetve elmélyítjük a sportkapcsolatokat a tőlünk nyugatra eső országok szövetségeivel. Gondolok itt elsősorban Ausztriára és a Német Szövetségi Köztársaságra, ahová beneveztük a legeredményesebb hegyiversenyzőinket.



A Volán-autószakosztály új címere



Nincsen ugyan Ferjáncz-kérdés, de valami módon meg kell oldani a legeredményesebb magyar versenyzőnek, Ferjáncz Attilának sporteszközproblémáját. Hadd mondjam meg, ez nem is annyira devizális kérdés. Az a helyzet, hogy a Renault gyár, amellyel eddig nagyon kedvező volt a kapcsolatunk, jelenleg nem készít olyan sportkocsit, amely Ferjáncz kategóriájába tartozik. Na, majd meglátjuk, miként alakulnak a dolgok. És itt van még a versenypálya régóta számon tartott kérdése. Remélem, hogy lesz olyan versenypályánk, amely nagy lendületet ad majd mind az autó-, mind a motorkerékpár-sportnak. Ha már szó esett a versenypályáról, hadd mondjam el, hogy a budapesti Volán valószínűleg megkapja a Czabán Samu téri pályát, amelyen — hosszú szünet után — a fővárosban is rendezhetünk salakpálya-versenyeket.

Rózsa György

HAJRÁ, ZALKÁSOK!



A magyar motorsporttal baj van, bár ez a megállapítás nem újkeletű. A szakszervezeti sportegyesületek motorsport szakosztályainak megszüntetésével megindult a lassú visszafejlődés. Mind jobban fogytak a motorsporttal foglalkozó sportegyesületek, noha ez a folyamat az utóbbi években leállt. Sajnálatos, hogy nem tartottunk lépést a baráti országok sportszervezésével és irányításával, aminek következtében messze elmaradtunk azok eredményeitől.

Hazánk fővárosában is csak két sportegyesület foglalkozik minőségi motorsporttal; ezek közül a Zalka Máté Motoros Klub az, amely a motorsportok majd mindegyik ágával törődik. A klub elnökének, *Molnár Vilmosnak* épp elég fejtörést okoz — az immár kilenc éve teljesen változatlan költségvetésből — az anyagiak elosztása. Egy év lezárult, ez az aktualitása, hogy múltról-jelenről-jövőről beszélgessünk.

— *Beszélgetésünk címére hivatkozva mindenekelőtt szeretném hangsúlyozni, hogy teljes mértékben ránk fér a biztatás, mert a várt négy országos bajnokságból csak kettőt sikerült megszereznünk. Vagyis a két motorcsónakbajnoki címen kívül (sikló 350 kcm és 500 kcm) a többi versenyágban nem jutottunk szóhoz.*

— Milyen szakosztályokat működtet a klub?

— *Gyorsaságit, motocrosst, motorcsónakot és újabban túramotorkerékpárost és motorcsónak túraszakosztályt; összesen 40 licences versenyzőnk van, ebből 9 válogatott.*

— Ezek szerint az utóbbi időben két szakosztállyal bővültek, költségvetésük viszont kilenc éve változatlan. Az ember feltételezné, hogy a sportágak bővítésével a klub ereje megoszlik, és a változatlan költségvetés miatt az új szakosztályok pénzt szívnak el a már meglevőktől.

— *Így lenne, de a túrások és a vizitúrázók nem kapnak különösebb támogatást tőlünk. Nagyrészt saját zsebükből gazdálkodnak. Így a klub létszámbázisa nőtt, és ez rendezvényeinken nagy segítséget jelent.*

— Ennél a témakörnél maradva: anyagi okok miatt nem lenne helyesebb inkább csökkenteni a szakosztályok számát? Valljuk meg őszintén: a már krónikus hajó- és motorhiány következtében a túrásokból nemigen lesz siklóversenyző.

— *Ez nem is baj. A túrasport tömegsport. Egyébként folyamatban van, hogy megvizsgáljuk: vajon melyik a legművelhetőbb ág? Ámde tartok tőle, hogyha valamelyiket megszüntetnénk, levennének az amúgy is csekély pénzünkből. Nagyon nyom minket az OTSH. III. kategóriába sorolásunk nagy vonalakban azt jelenti, hogy nem vagyunk fejlesztésre rendeltetve, és ezért megy nehezen a tömegesítés. Feladatunk tehát a szinten tartás lenne. Ez az állásfoglalás azonban ellentétes a tömegekben jelentkező versenyzési igénnyel. Méla struccpolitika! Nem vesszük figyelembe, hogy a technika fejlődése már a pólyába csalogatja a járműveket, baba helyett. A technikai érdeklődés javarésze pedig a technikai sportokon csapódik le. Így kívülről az igények mint tömegigények jelentkeznek. Olyannyira, hogy tehetségkutató versenyeinket már reklámozni sem merjük, mert a sok jelentkezőből csak 6—7 ember kerülhet a klubba mint versenyző.*

— Melyik a legeredményesebb ág?

— *Inkább sorrendet mondok: motorcsónak, gyorsasági, motocross, túra, vizitúra.*

— Hogyan lehet a gyorsaságit a motocross elé helyezni, mikor abban nincs országos bajnokság?

— *Úgy, hogy becsapjuk magunkat, ugyanis abban vannak külföldi eredményeink.*

— Nem akarjuk lábbal tiporni saját babérjainkat, de azok a gyorsasági versenyek, amelyeken a legjobb zalkás eredmények a 3. helyet jelentik, a gyorsasági sport abszolút mércéjével, a világbajnoki sorozattal mérve sem számottevőek. A nemzetközi sajtó nem vesz tudomást róluk.

— *Ezzel mi is tisztában vagyunk. Hogy felfigyeljenek ránk, VB-szinten kell eredményt felmutatni. Véleményem szerint, ha 1977-re nincs itthon pálya az országos bajnokságra, kár a továbbiakban a gyorsaságiakra pénzt pazarolni. A gyorsasági versenymotoralaphoz, sajnos, nincs valutánk. Nyolc-tíz éves 125-ös gépeket „hamvazunk", ma, amikor ebben a versenyágban félévenként jelentkeznek új típussal a gyárak.*

— Véleményünk szerint a pálya „kivívása" a Magyar Motorsport Szövetség feladata lenne.

— *Lehet. De az MMSZ-nek nincs érdemleges költségvetése, és egyébként sem áll feladata magaslatán. Sok egyesület van, amelynek az MMSZ-hez kellene tartozni, de a természetjárókhoz csapódtak. Visszás helyzet! Hiszen éppen ezért tisztázatlan a minicross helyzete is. A versenyzőknek nincs minősítésük, licencük. Pedig mi egyébért dolgoznak, ha nem ezért? Van egy belügyminisztériumi rendelet, amely kimondja, hogy nem lehet háztömb körüli versenyt rendezni. Ennek jegyében maradt el a balassagyarmati verseny is. Az MMSZ-nek lenne a feladata tárgyalóasztalhoz ülni!*

— Elkanyarodtunk a szorosan vett zalkás témától. Hogyan látja a crossságát?

— *Az lenne a legjobban tömegesíthető, mind motor, mind pálya tekintetében. Nagy a lemaradás, de még behozható. Most jöttem haza a Szovjetunióból. Kisinyovban egy edző elmondta, hogy tizéves kortól tizenhatig, csoportokba osztva versenyeznek a fiatalok. A 17—18 év felettiek pedig a legrangosabb versenyeken állnak rajthoz. Az uzsgorodi szakosztály télen-nyáron 25 versenyzői visz minden héten edzésre, de emellett még ott vannak az 50 kcmesek is.*

— Legvégén a legeredményesebbek. Hogy állnak a vizesek?

— *A költségvetés szétosztása heves vitákkal jár. A motorcsónakosok kicsit háttérbe szorulnak. Évek óta nem tudunk NDK-beli Danisch hajókhoz jutni; szívesebben adják el konvertibilis valutáért. A König motorokhoz az alkatrész: valuta kérdése. Az a kevés, ami rájuk esik, semmihez sem elég.*

— Mit várhatunk ezek után a zalkások jövő évi szereplésétől?

— *Itt minden pénz kérdése. Az OTSH és a szakszövetség csak egy vizes Yamaha behozatalát hagyta jóvá, és a többi édesgyermekem sem áll jobban.*

Végezetül! Anyagi nehézségek miatt, ezekkel az adottságokkal(!) nem látok kiutat. Itt kevés a lelkesedés, az igérgetésnek pedig nincs sok értelme. Úgy érzem, beszélgetésünkből kivillant: komolyabb dolgokról van szó.

S. P.

Jó ha tudja...

A közúti közlekedés biztonságáért

A közúti közlekedés az elmúlt 12 év folyamán igen rohamos fejlődésnek indult. Növekedett a forgalomban részt vevő járművek és szállított személyek száma, fokozódott a közúti áruszállítás.

A közúti közlekedés járműveivel 1975-ben 3,6 milliárd utas utazott, és a „forgalmi utazók" száma meghaladta a 250 ezret. A személyautók száma csaknem 600 ezer, a motorkerékpároké 700 ezer volt. A teherautópark 120 ezer gépjárműből állt. A segédmotoros kerékpárok és kerékpárok száma 3 millió, a fogatolt járműveké pedig megközelítően 100 ezer volt. A múlt évben 140 ezren szereztek „B" és 40 ezren „A" kategóriájú gépjárművezetői engedélyt.

Ma már kb. 1,7 millió személy rendelkezik gépjárművezetői jogosítvánnyal.

A közúti közlekedés fejlődésével a közlekedésbiztonság hosszú ideig nem tartott lépést: 1960-tól 1973-ig mintegy 14 ezer ember vesztette életét, és csaknem 250 ezren sérültek meg. A balesetek miatt keletkező anyagi kár is jelentős volt.

A közlekedési balesetek száma egyes időszakokban rohamosabban emelkedett, mint a forgalomba kerülő gépjárművek száma: 1969-ig a baleseteké évente 9—10 százalékkal nőtt.

A közúti motorizációval összefüggő közlekedésbiztonsági problémákat tárt fel, és feladatokat határozott meg a Minisztertanács 2024/1972. (IX. 27.) számú határozata. Ebben a Minisztertanács a belügyminisztert tette felelőssé a közúti közlekedés biztonságáért, és növelte a Belügyminisztérium ezzel kapcsolatos hatáskörét és feladatait.

A laza közlekedési fegyelem felszámolására, a lakosság közlekedésre való nevelésére, a felvilágosítómunka hatékonyságának növelésére és az ifjúság széles körében a közlekedési ismeretek oktatására megalakultak a közlekedésbiztonsági tanácsok.

Az *Országos Közlekedésbiztonsági Tanács* (1903 Bp. V., Zrínyi u. 4. Bp. Pf. 314/15.) a közlekedésbiztonság fokozásával, a propagandamunka irányításával kapcsolatos tanácsadó, koordináló, szervező tevékenységet végző testület. 1973-ban alakult meg. Az OKBT tanácskozó ülése foglalkozik a közlekedésbiztonság szempontjából országos jelentőségű kérdésekkel.

A tanácskozó ülések közötti időszakban az OKBT 9 tagú elnöksége folyamatosan tájékozódik az OKBT központi és területi szervei, valamint a különböző minisztériumok és főhatóságok által végzett közlekedésbiztonsági tevékenységről, az országos baleseti helyzet alakulásáról, és döntéseket hoz a folyamatos, megfelelő színvonalú megelőzési tevékenység elősegítésére.

Az OKBT elnöki teendőit a belügyminiszter látja el. Az OKBT mellett a közlekedésben részt vevő rétegek és szervezetek működésének megfelelően 9 szakbizottság foglalkozik a speciális kérdésekkel. A szakbizottságok a következők: az ifjúsági közlekedési nevelési, az általános közlekedési nevelési, a gépjárművezetői nevelési, a jogi és nemzetközi kapcsolatok, az értékelő, elemző, a tudományos kutatási, a tömegkommunikációs, a kiadványszerkesztési és -terjesztési, valamint az anyagi és pénzügyi szakbizottság.

Ezekben 200 szakember tevékenykedik.

A fővárosi és megyei KBT-k szervezeti felépítése hasonló az OKBT-hez. Az elnöki tisztséget két megye és a főváros kivételével az illetékes rendőrfőkapitányságok vezetői töltik be. A területekben szervezett szakbizottságok munkája átfogja a balesetmegelőzési tevékenység valamennyi fontos feladatkörét. A KBT-kben jelenleg több mint 10 000 tenni akaró és tenni tudó aktivista tevékenykedik. Létrejöttek a közlekedésbiztonság társadalmi-szakmai fórumai.

A KBT-k megalakulása óta eltelt 3 év alatt a járműparkhoz és a megtett kilométerhez viszonyított balesetek számának alakulása javuló tendenciát mutat. Az elmúlt években országos méretűvé fejlesztették a „Vezess baleset nélkül!" versenymozgalmat, valamint tovább szélesítették a közlekedési úttörőmozgalmat. Az oktatási intézményekben javultak a közlekedésbiztonsági nevelés feltételei. A KBT-k egy része gyalogos—utas közlekedési vetélkedőket tartott. Az OKBT által szervezett tanfolyamokon 1975. év végén és 1976. év elején 1 millió 300 ezren ismerték meg az új Kresz-t. E célra — eddig nem tapasztalt — óriási propaganda- és sajtótevékenységet fejtettek ki.

Az 1976. első félévi felmérések szerint 11,6 százalékkal kevesebb halálos közlekedési baleset történt, mint a múlt év azonos időszakában. Az ittas gépjárművezetők viszont sok munkát adtak ebben az időszakban a hatóságoknak. Ötezer felelőtlen személy jogosítványát vonták be. A balesetet okozott és szondáztatott gépjárművezetők 76,6 százaléka volt alkoholos állapotban. Változatlanul magas azoknak a baleseteknek a száma, amelyeket gyalogosok okoznak, vagy amelyek a gyalogosok miatt keletkeznek. Ezért a területi KBT-knek és a Hazafias Népfrontnak egyik fontos feladata, hogy eljuttassák a gyalogosan közlekedőkhöz a közlekedési ismeretbővítő és propagandaanyagot.

Az OKBT a bajok orvoslására a jövőben igénybe veszi a nevelés minden formáját és módszerét: az oktatás, a meggyőzés és buzdítás mellett az elmarasztalást és a felelősségre vonást is. Kéri a társadalom minden tagjának segítségét az ittas vezetés, az önzés és a durva erőszak visszaszorítására. *A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács* címe: 1053 Bp., V., Kúria u. 3. A fővárosi kerületi KBT-k a kerületi rendőrkapitányságok, a vidékiek pedig a megyei rendőr-főkapitányságok, illetve a városi és járási rendőrkapitányságok címén találhatók.

Borisza Gyula



Az első „jármű" az utoljára átadott XV. kerületi közlekedési parkban

AZ AM POSTÁJA

Jövőre jobb!(?)

Szeptember 21-én „Rekviem egy útért" címmel írtunk a Budafoki út—Hunyadi János út környékén évek óta húzódó áldatlan állapotokról, útfelszedésekről, lezárásokról, megkezdett, de be sosem fejezett építkezésekről. Október első napjaira úgy tűnt: foganatja volt az írásnak. Az öt éve lezárt szakaszt a Hunyadi János úton megnyitották, és a Gázművek munkagödreinek nagy részét is betemették, leaszfaltozták. De az öröm nem tartott sokáig: már másnap lezárták a Hunyadi János út másik oldalát, és a HITEKA gyár előtt azóta is életveszélyes a sötétben a kivilágítatlan lezáró-oszlopok között szlalomozni.

A nagyszámú arra közlekedő joggal tarthat attól: ismét évekig lesz ez a rész lezárva. Különösen azután, hogy a kerületi tanács sem tudott november első napjaiban biztos választ adni, csak egy felvilágosítást: egyszerre három vállalat is — a Fővárosi Távfűtő Művek, a Fővárosi Gázművek és a Közmű és Mélyépítő Vállalat — dolgozik a kérdéses útszakaszon. Tőlük kértünk választ, és ami még fontosabb, most már remélhetőleg végleges határidőket arra: mikor lesz végre teljes hosszában mind a négy sávon ez a fontos főútvonal használható?

Stolz Tamás, a Közmű és Mélyépítő Vállalat főmérnöke elmondta: elég gondot okozott az Áfor olajvezetéke az út másik oldalán is, de most már biztosak benne: december 31-ére az ő munkájuk készen lesz. A kérdés csak az, hogy a többi vállalat mikorra végez, mert ha ők le is vonulnak, attól még az út nem nyílik meg...

A Fővárosi Távfűtő Művektől *Gotthárd János* főosztályvezető adott tájékoztatást: három aknát építenek ezen a szakaszon. Ebből kettővel mindenképpen készen lesznek december 31-ig. A harmadik sem rajtuk múlik. A munkagödörben ugyanis gázszivárgás volt, a mérgezés- és robbanásveszély miatt embereik ott egyelőre nem dolgozhatnak. Ezért a harmadik akna munkáira nem tudnak határidőt adni, minden a Gázművektől függ...

Tehát a Fővárosi Gázművek... *Herczegfalvi József* építésvezető főmérnök, a terület „gazdája" szerint: a Budafoki út—Hunyadi János úti vezeték kezelése befejeződött. Ahol még záró- és terelőkorlátok vannak, ott már csak aszfaltozni kell. A távfűtőaknáknál tapasztalt gázömlést is reméli, hogy idejében elhárítják, így ott is dolgozhatnak a FŐTÁV emberei. *Stolz* főmérnök pedig a kapott információ ismeretében ígéretet tett: így a harmadik aknával is végeznek szilveszterig.

Ha tehát mindhárom vállalat tartja az ígért határidőket, 1977-ben már végig jó, és lezárásmentes úton bonyolódhat le itt a forgalom. Ami a BAH-csomópont vagy a Soroksári út átadásához képest talán kisebb jelentőségűnek tűnhet — de az is jó hír, ha egy most már hét éve épülő korszerű főutat, pályafutása során először, végre végig használni lehet majd...

Sz. J. I.

Egy kérés

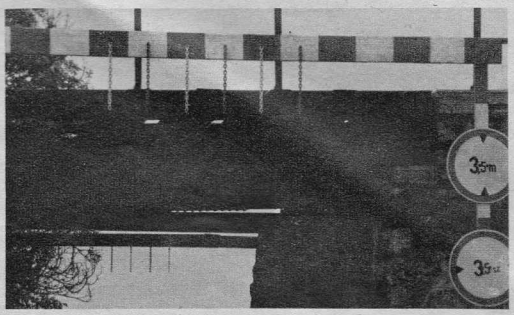
Hogy nem könnyű az autó- és motorkerékpár-alkatrészek egyikét-másikát beszerezni, azt tanúsíthatja az a sok segítségkérő levél is, amelyet szerkesztőségünk kap naponta.

Ezeket a leveleket titkárságunk összegyűjti, és amikorra egy paksaméta már együtt van, elküldi az Autóker Vevőszolgálatához. A Vevőszolgálat válaszol a levélíróknak, megírja, hogy kapható-e és hol a kívánt szerkezet. Ha valaki — balszerencséjére — hiánycikket keres, akkor kívánságát előjegyzésbe veszik, és az áru megérkezéséről értesítik.

Ebben a kapcsolatban az AM szerkesztőségének dolgozói csak amolyan közvetítői szerepet töltenek be a hiánycikket üldöző levélírók és a Vevőszolgálat között. Ezért javasoljuk, hogy leveleiket közvetlenül az **Autóker Vevőszolgálat** címére küldjék **(1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 4—5.)**, így néhány nap várakozást megtakaríthatnak alkatrész-kereső olvasóink.

Mikor ezt kérjük, azért nem felejtjük el, hogy van még jobb megoldás is. Például — minden levélírás nélkül — csak bemenni egy szaküzletbe, és megvenni, amire épp szükség van.

Az AM szerkesztősége



Lehet utánozni

A Szabadföld útról Árpádföld—Rákosszentmihály felé haladó utcák egyik aluljárójánál fényképeztem le ezt a nagyon egyszerű és állandóan „üzembiztos" megoldást a magasság becsléséről. Az egyre gyakoribb aluljáróba szorulások ugyanis azt bizonyítják, hogy eléggé nehéz előre megbecsülni az aluljárók magasságát. Ennél a kis forgalmú aluljárónál szabályosan jelzik a táblák is a legnagyobb magassági és oldalméreteket, és mindemellett a lelógó láncok a magas rakományba ütközve előre tanácsot adnak az áthaladás veszélytelenségéről. Érthetetlen, hogy a nagy forgalmú utakon miért nem gondolnak ilyen többszörös figyelmeztetésre — bizonyosan kevesebb kamion szorulna be az aluljárókba. És ez nemcsak a kamionoknak lenne jobb, hanem azoknak a járművezetőknek is, akik már végigvárták egy ilyen kiszabadítást —, na és talán a hidak is nélkülözni tudnák az ütközéseket.

Juhász Andor



Megkülönböztetés

A Dorogon lefényképezett tábla nem egészen érthető. Az egyik sorompóval ellátott vasúti keresztezésre figyelmeztet, a kiegészítő jelzés pedig sejtelmesen int: „Vigyázz! Autó". Mit jelenthet ez? Azt talán, hogy a síneken autók közlekednek, vagy a kocsikat figyelmezteti, ha már a vezetőjük nem vigyáz? És mi van a motorosokkal?

Holop Ferenc
Esztergom

BÉLYEG ÉS KERÉK



1956-ban nyitották meg Kínában a tibeti Lhaszába vezető főútvonalat. Ennek a közlekedési útvonalnak a megépítése a tibeti magasföldön élő lakosság élelmiszerellátása szempontjából is döntő fontosságú. Az utat a Transz-Himalája hegyvonulat átvágásával építették meg. Az út megnyitásának emlékére három darabból álló bélyegsorozatot bocsátott ki a Kínai Népköztársaság postája. A sorozat itt bemutatott két címlete egyikén az útnak a magas hegységen át vezető részletét látjuk, rajta az első élelmiszerszállító teherautósorral. A másik címlet azt a jelenetet szemlélteti, amikor az első kocsik megérkeznek Lhaszába.

A budapesti Szabadság-híd 1976. október 4-én töltötte be 30. évét. Építését fővárosunk akkori déli részének megnövekedett forgalma tette mulaszthatatlanná. Tervezésére 1893-ban írtak ki pályázatot „Fővámháztéri híd" elnevezéssel. Avatását 1896. okt. 4-én I. Ferenc József végezte, s nevét akkor kapta az uralkodóról. A fasiszta pusztítás után újjáépített híd méltán kapta a Szabadság-híd elnevezést. Már több postabélyegünk őrzi emlékét.

A Szovjetunió már 1971-ben adott ki autótörténeti bélyegsorozatot. A 4 kopekes címleten a Moszkvics—412-es ábráját láthatjuk.

Dr. Jasinszky István

Könyvekről

FLAMISCH OTTÓ: Gépkocsi-porlasztók, befecskendező-szerkezetek (Műszaki Könyvkiadó). A motorizáció fejlődése ma már hazánkban is szemmel mérhető. A gépjárművek számának növekedése pedig mind több gondot von maga után. Ezek közül is a legkézenfekvőbb, és minden gépjármű-tulajdonost közvetlenül érintő: az üzemanyaggal való takarékosság. Ezért is oly időszerű ennek a könyvnek a közkézre adása, amely nem kevesebbre vállalkozik, mint hogy megismertesse az olvasót a gépjárműmotorok keverőképző berendezéseinek működésével, az optimális üzemállapot műszaki feltételeivel, valamint azok beszabályozási előírásaival. A szerző arra igyekszik kimerítő választ adni, hogy mi szükséges a kedvező tüzelőanyag-fogyasztáshoz, a teljesítmény, a teljes üzembiztonság és nem utolsósorban a nagy élettartam eléréséhez. Ha csak belelapozunk a tartalomjegyzékbe – Benzinmotorok üzemeltetésének előfeltételei; Porlasztók működési elve; Porlasztó-típusok ismertetése; Benzinbefecskendezők; Beállítási adatok – könnyű belátnunk, hogy a sok rajzzal illusztrált könyv nagyon hasznos segítőtársa lehet mind az autóközlekedési vállalatok, a közületek, mind a magánautósok számára.

Találja ki...

...szabályosan közlekedik-e az autópályán a segédmotoros kerékpár vezetője? Aki arra is választ ad, hogy szabályosabb-e, vagy ellenkezőleg, szabálytalanabb, ha nem a leállósávon halad a segédmotoros, nagyobb esély-



lyel pályázhat az Interag-Shell 100 forintos benzinutalványára és a hat jutalomkönyv egyikére. A megfejtéseket levelezőlapon január 5-ig kérjük szerkesztőségünk címére (1073 Budapest, Lenin krt. 9—11.) beküldeni.

A 22-es számban megjelent rejtvényünk egy kerékcentrirozó készüléket ábrázol. A műszerrel nagy pontossággal beállítható a kerék statikus és dinamikus egyensúlya. Az Interag-Shell 100 forintos benzinutalványát **Lutz Zsolt** (1065 Budapest, Rudas László u. 1.) nyerte, míg a hat jutalomkönyvet **Szabó Ferenc** (5420 Túrkeve, Zrínyi u. 18.), **Kovalcsik László** (3580 Leninváros, Bartók B. u. 2.), **Horváth Ernő** (9027 Győr, Mártírok u. 38.), **Bíró Mária** (6230 Soltvadkert, Bercsényi u. 6/2.), **Ifj. Palásthy József** (4028 Debrecen, III. ker. Szabadság u. 85.) és **Kovács Ferenc** (7634 Pécs, Eger-köz 2.) címére postázzuk.

A „CSÚCSFORGALOM" POSTÁJA

SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR

Mészáros Endre (4644 Mándok, Ady E. u. 61.) Trabant Hycomathoz hycomat-olajat keres. — **Polyhos Ferenc** (5000 Szolnok, Sashalmi út 33.) Babettához tranzimót keres. — **Pásztor István** (1141 Bp., Tihamér u. 14.) Opel Kapitän 1963-as hathengeres motort tud átadni. — **Vass Gábor** (4034 Debrecen, Huszár Gál u. 45.) Dongó-motort tud átadni. — **Somlyai László** (4700 Mátészalka, Március 21. tér 13.) Honda N 360 típusú gépkocsimotort tud átadni. — **Jójárt István** (6760 Kistelek, Jókai u. 40.) Hőelvonó festéket keres. — **Asztalos András** (9200 Mosonmagyaróvár Kossuth L. u. 24.) Bosch 6 V, 160 W-os dinamót tud átadni. — **Ungvári Károly** (2740 Abony, Rákóczi u. 20.) Fiat—850 ventillátorlapátot keres. — **Lajos Ferenc** (6640 Csongrád, Kilián György u. 16.) Velorex—350 és Simson—250 alkatrészeket tud átadni. — **Kormos Gábor** (3300 Eger, Makári út 94.) NSU Prinz 600 L—4 karosszériaelemeket és egyéb alkatrészeket tud átadni. — **Gulyás Mihály** (5200 Törökszentmiklós, Széchenyi út 1.) Wartburg 353-hoz téli mintájú Semperit-gumikönyet tud átadni keréktárcsával. — **Hajduska Kálmán** (1142 Bp., Rákospatak park 6.) Torinoi Fiat—128 alkatrészeket tud átadni. — **Dinka Ferenc** (3068 Mátraszőlős, Üttörő út 10.) Steyr-Puch—500 első szélvédő üveget keres. — **Dabis Tibor** (1084 Bp., Bérkocsis u. 21.) Wartburg—353 gépháztetőt tud átadni. — **Németh Kálmán** (9400 Sopron, Ferenczi u. 28.) Hobbiautónak Steyr Fiat 500-at tud átadni. — **Veres István** (5630 Békés III., Bartók Béla u. 1.) Trabant—601 motort tud átadni. — **Oravecz Lajos** (5435 Martfű, Ságvári út 3.) Az Autó-Motor újság 1973. évi 5. és 1974. évi 16. számát keresi. — **Rich László** (3300 Eger, Minkó M. u. 8.) Fiat—850 segédirányító-kart tud átadni. — **Harsányi István** (4492 Dombrád, Vasút út 34.) Jawa Mustanghoz dugattyút és gyűrűket keres. — **Mécs Balogh Sándor** (3235 Mátraszentimre, Szabadság u. 9.) Trabant—500 első kerékfékhengert keres — **Paróczi Ferenc** (1182 Bp., Sallai Imre u. 118/b.) Trabant-dinamóforgórészt tud átadni. — **Jákó Péter** (1027 Bp., Horvát u. 19.) Gokart építéséhez szakirodalmat keres. — **Holecska József** (5948 Kaszaper, Árpád u. 94.) Zaporozsec—966 kipufogódobot keres. — **Báthy István** (9022 Győr, Tanácsköztársaság út 35.) Trabant 600-at alkatrészként átadna. — **Komlóssy Miklós** (6500 Baja, Tóth Károly u. 11.) M—63 Ural-alkatrészeket tud átadni. — **Nagy József** (8400 Asma, Tanácsköztársaság u. 1.) Wartburg—353 karosszériát keres. — **Simon Béla** (3181 Karancsalja, Kossuth út 25.) BMW—700 hajtókart keres. — **Kádár Imre** (5000 Szolnok, Egyetértés u. 3.) Zastava—750 hengerfejet és főtengelyt tud átadni. — **Mihály Lajos** (1056 Bp., Havas u. 7.) Velorexet tud átadni. — **Szücs József** (2459 Igrici, Kossuth u. 79.) MZ TS—250 áramvonalidomot keres. — **Debrődi László** (4069 Egyek, Tisza út 71.) M 72 750-es motorkerékpárt alkatrészként és Warszawát tud átadni. — **Katona László** (5500 Gyoma, Mező Imre ltp. 22. ép.) Warszawa—204 alkatrészeket tud átadni. — **Erdélyi János** (1029 Bp., Temető út 37.) Renault 4 CV alkatrészeket tud átadni. — **Gyulai Mihály** (5475 Csépa, Béke u. 9.) CZ motorkerékpárra műanyag lábvédőt keres az üzletekben. — **Rozig Miklós** (1088 Bp., Baross u. 36.) Moszkvics—408 lengéscsillapítót és egyéb alkatrészeket tud átadni. — **Schneider János** (7343 Nagyhajmás, 108.) Warszawa—223-at alkatrészként átadna. — **Bécsy Lászlóné** (1165 Bp., Kárpát u. 8.) Moszkvics—407 szélvédő üveget tud átadni. — **Zöldi Károly** (1113 Bp., Alsóhegy u. 28.) Fiat—127 limonusine alkatrészeket tud átadni.

Továbbra is várjuk leveleiket. Címünk: Magyar Rádió „CSÚCSFORGALOM" 1800 Budapest, Bródy Sándor u. 5—7. Telefonszolgálatunk a műsor ideje alatt: 343-732.

MOSZKVICS – 1500

– A SZOVJET AUTÓIPAR ÚJDONSÁGA

Ez a típus a MOSZKVICS márkájú gépkocsik valamennyi jó tulajdonságát örökölte.

- nagy teljesítményű motor
- hagyományos tartósság
- kényelmes utastér
- tökéletesített műszerkészlet
- fényszórótisztítók.

Exportálja: V/O AVTOEXPORT,
Moszkva 119902 Ul. Volhonka 14. SZOVJETUNIÓ
Telex: 7135, 7253, Telefon: 202-85-35

AVTOEXPORT

FŐVÁROSI GARÁZSIPARI VÁLLALAT (Kozpont. 1061 Budapest, Majakovszkij u. 8. T. 427-514)

SZOLGÁLTATÁSAINK MAGÁNAUTÓSOK RÉSZÉRE

Gépkocsitárolás - napi parkírozás - kézi és gépi autómosás

Szerviz; also- es felsőmosás, zsírzás, olajcsere

Üzemanyagok: benzin, olaj, fagyálló

FŐV GARÁZSIPARI V

BUDAPESTI TELEPHELYEK	T	ÜZEMANYAG	M	SZERVIZ
4 II. Ganz u. 8.	P	S O	K	-
22 IV. Váci út 16-18.	-	B S E G L HTO O		-
48 V. Alsó rakpart (Lánchid)	P	O	K	-
42 V. Alsó rakpart (Erzsébet híd)	P	O	K	-
1 V. Martinelli tér 8.	P	O	-	Shell
5 VI. Majakovszkij u. 8.	P	B S O	K	Szerviz
45 VI. Majakovszkij u. 10.	P	HTO O	K	-
11 VI. Majakovszkij u. 46.	P	S O	K	Szerviz
29 VI. Aradi u. 58.	P	O	K	-
30 VI. Jókai tér 3.	P	O	K	-
37 VI. Szondi u. 12.	P	O	K	-
3 VII. Dob u. 36-38.	P	O	K	-
10 VII. Nefelejcs u. 8.	P	S nyáron O HTO télen	K	-
24 VII. Majakovszkij u. 11.	P	S O	G	

BUDAPESTI TELEPHELYEK	T	ÜZEMANYAG	M	SZERVIZ
41 VIII. Rákóczi út 23.	P	O	K	-
18 VIII. Rákóczi út 1-3. (Múzeum krt.)	P		G	-
21 VIII. Pogány J. u. 22.	P	O S nyáron HTO télen	K	-
17 IX. Erkel u. 14.	P	S O	K	Szerviz
38 IX. Tűzoltó u. 36.	P	B O	K	-
33 XII. Városmajor u. 50/a	P	O	K	-
2 XIII. Kárpát u. 19.	P	O	K	-
9 XIII. Katona J. u. 8.	P	O	K	Gelka jav.
6 XIII. Váci út 35.	P	B S HTO	G	-
14 XIII. Sallai I. u. 14.	P	O	K	-
16 XIII. Radnóti Miklós u. 43.	P	S O	G	-
26 XIV. Gizella u. 25.	P	B O	K	-
47 XIV. Egressy u. 98.	P	B S O G HTO	K	-
7 XXII. József A. u. (Budafok)	P	O	K	

JELMAGYARÁZAT:

T	tárolás	K	kézi autómosás	B	normál (86) benzin
M	mosás	G	gépi autómosás	S	super (92) benzin
O	kenőanyagok, fagyálló, olajok	P	nappali parkírozás	E	extra (98) benzin
L	sűrített levegő	HTO	háztartási tüzelőolaj	G	gázolaj

Vegye igénybe a belvárosi Parkolóházat!

DÍZEL MERCEDES-tulajdonosok, figyelem!

BOSCH-DÍZEL-ADAGOLÓ márkaszerviz

Bosch-adagolók karbantartása, javítása, beállítása

Dízelporlasztó ellenőrzése, beállítása

BOSCH-speciálszerszámok, BOSCH-mérőpad, BOSCH-alkatrészek.

BOSCH SERVICE

HUNGAROSZERVIZ ISZ

Budapest XIV.,
Mexikói út 15–19.
Tel.: 631-001, 631-003.

ÖN FELKÉSZÜLT MÁR A TÉLRE?

Az AUTÓKER, MOBIL szakboltokban, valamint az ÁFOR-töltőállomásokon megvásárolhatja a MEDIKÉMIA Vegyipari Szövetkezet téli autóápolási és autóüzemeltetési termékeit:

AUTOGLYKOL 90
koncentrált fagyálló folyadék;

ARKTIKA
vezetékes hidegindító;

AUTO-MISTEX
páramentesítő;

FREESOLDÓ
jégtelenítő.

Gyártja a MEDIKÉMIA SZÖVETKEZET

Vegyipari Szövetkezet 6071 Szeged, Pf. 506.

Minden típusú személygépkocsi szervizelését és alvázvédelmét vállalom — GARANCIÁVAL
GÉMES,
XIV., Szatmár u. 58.
Tel.: 634-511

SLUSSZKULCS-
másolás megvárható.7—18-ig postán utánvéttel
4025 DEBRECEN
Boldogfalva u. 17.
(MÁV-Rendelőintézet mellett)
MARTON SÁNDOR

JOBB FŰTÉS — KÖNNYEBB INDÍTÁS
BARDOT
AUTÓHŰTŐ-VÉDŐ
VIII., Üllői út 16/a.
Tel.: 145-821

AUTÓFENYEZÉS, LAKATOSMUNKA UTÁNI JAVÍTÁS
GARANCIÁVAL
Fuchs, XX., (Pe.) Atléta u. 18.

AUTÓHŰTŐ javítását, tisztítását, garanciával, rövid határidőre vállalom
BARTA FERENC Bpest,
III., Tímár u. 21. sz.
T.: 685-683

AUTÓSZERVIZ!
Alváz- és üreges korrózióvédelem VALVOLINE TECTYLLEL
LACKÓ
járműmérnök Bp. IV.
1042 Virág u. 62.
493-029

FŰTŐKÉSZÜLÉK-JAVÍTÁS
ZAPOROZSEC,
BARKAS
gépjárművekbe — garanciával
CSÁK fűtőkályhaszerviz
Bp. X., Román u. 14.

Alváz korrózióvédelem
24 óra alatt,
2 éves garanciával.
493-726

LENGÉSCSILLAPÍTÓK!
SKODA OCTAVIA, OPEL REKORD, LADA, FIAT, WARTBURG, ZAPOROZSEC, TRABANT, MOSZKVICS stb. javítása, jótállással.
HORVÁTH LÓRÁNT
1096 Bp. IX., Telepy u. 2 c.
(Hámán Kató út sarok) Tel.: 144-513.

FUTÓMŰVEK NAGY PONTOSSÁGÚ OPTIKAI BEÁLLÍTÁSA, KEREKEK STATIKUS ÉS DINAMIKUS KIEGYENSÚLYOZÁSA
BALASSA IMRE
okleveles gépészmérnök
Tel.: 364-726
1021 Bp. II., Budenz u. 4.

AUTÓHŰTŐK tisztítása, javítása — Felújított hűtők kaphatók.
WIENER
VI., Dessewffy u. 7.
Tel.: 124-868

Gépkocsikerekek statikus és dinamikus kiegyensúlyozása Hofmann-gépen
Lázár Kálmán
autótechnikus
XIV., Czobor u. 37/b.
Tel.: 632-673

KERAVILL AUTÓSBOLTOK



Az AM Kupa győztese: Závodny István

Závodny István a Magyar Népköztársaság Érdemes Sportolója: három első, két második és egy harmadik hellyel zárta a versenyzése során lezajlott bajnokságokat. Most — a sok jóval rangosabb cím mellé — elnyerte lapunk vándorserlegét az 500 kcm-es kategóriában.



— Amolyan kertek alatti motorozással kezdtem. A Rózsadombon laktunk, és apám — akinek neve bizonyára nem cseng rosszul a motorsportrajongók fülében — már 9—10 éves koromban motort dugott alám. Ettől kezdve még télen sem szálltam le róla. Emlékszem — épp jókor —, érettségi előtt jutottam arra az elhatározásra, hogy crossozzak. Zalkás lettem. Ott a tanár úr: Harangvölgyi Bandi bácsi szívós és kitartó munkával 1971-re bajnokot faragott belőlem. Következő évben rádupláztam, és a Magyar Népköztársaság Érdemes Sportolója lettem — máig is ez a legnagyobb eredményem. Közben még az NDK-ban is nyertem egy nemzetközi versenyt. A következő szezont angyalbőrben töltöttem. Átigazoltam a HSE-be, és második helyen zártam az évet. Tavaly lekerültem Kaposvárra, ott viszont a Volán SE nem volt berendezkedve az 500-as motorokra. Végül azért egy harmadik helyet összehoztam — idén pedig második lettem.

— *Hogy érzi magát az egyszemélyes zenekarban?*

— A Kaposvári Volánnál csakugyan én vagyok az egyetlen versenyző, de én már semmin sem csodálkozom. A magyar motorsport — és így a cross is — fogy napról napra, mint a gyertyaláng. Az egyik szemem sír..., meg a másik is. Huszonhat éves vagyok. Mikor kezdtem, még 19 sem voltam. És micsoda edzések voltak akkor — erről Harangvölgyi Bandi bácsi mesélhetne magának. Ma kevés munka is elég — legalább több jut a családnak. Most tél van, és mi letettük a lantot. Nem is baj: a kislányom éppen ma nyolchónapos — együtt a család. Pedig végig kellene dolgozni az évet. Egyszer voltam Csehszlovákiában, a Bajnokok Versenyén. Mínusz nyolc fok volt, és verseny — igazi nagy meccs. Sőt, mondok magának valamit. Az AM-kupás farkashegyi verseny edzésén zuhogó esőben a csehek jobb időt futottak, mint másnap, a száraz pályán (!). Nálunk a kiskunlacházi esős pályán csak a legjobbaknak adatott meg, hogy egyáltalán végigmenjenek, a többiek vagy eldőltek, vagy a motor hullott ki alóluk. Nekem az egyfős egyesületemben az edzés megy nehezen: nincs kivel összemérni magam.

— *Ebben az évben az Öné az AM-vándorkupa. Véletlenül pottyant az ölébe, vagy szemmel tartotta?*

— Egy plusz díj mindig piszkálja az embert. Nagyon szerettem volna elnyerni, de Mohácsival és Bányaival nehéz dolgom volt. Egy kupáért külön nehéz „rátenni", mert én így is, úgy is, mindent elkövetek a legjobb helyezésért. Utolsó pillanatig azt hittem, hogy Mohácsi Jenő nyerte. Sőt, amikor átvettem, feleségem dugva vitte el, „nehogy elvegyék tőlem". Hanem van a kupának egy másik oldala is. Újabban alkalmanként pénzdíjakat kapunk. Ez nem is lenne baj, mert éppen elég megy el saját zsebből is év közben. Persze, ezek a pénzek — mondjuk, a labdarúgókéhoz képest — kegydíjak. Nem is ez a baj, inkább az, hogy végletekbe estünk: vagy pénz, vagy kupa. Nem lehetne a kettőt együtt? A pénz elmegy, és akkor mit fogok mutogatni az unokáimnak? Szabó II. László jó barátom. Nála úgy állnak a díjak, mint a könyvek — szépen, sorba rakva. Kész kiállítás. Egy motoros-pályafutás kézzelfogható és szemmel látható emlékei.

— *Kedvenc vesszőparipánk a minicross. Mi a véleménye róla?*

— Tisztelem, becsülöm a minicrossozók lelkesedését — bár még nem láttam őket. Nem hiszem, hogy az egyesületektől nem csuranhatna, cseppenhetne nekik valami.

— *Ami a külföldi utazásokat illeti?*

— Szép, jó dolog egy VB-re eljutni, de ahhoz, hogy ott bátran végigmenjünk, kisebb nemzetközi versenyeken kell elindulni. Voltam én már VB-futamon, de nekünk az elsősorban csak látványosság! Én látott szájjal bámultam a többiek motorját, ők pedig az én rozzant CZ-met. Különösen, amikor a hangmérésre a kipufogóba gyömöszölt rongy lassan kikukucskált a csőből. Elnézően mosolyogtak, és hagytak rajthoz állni.

— *Több időt tölt az autó volánja mögött, mint az átlag közlekedők. Ez foglalkozásával jár: tehertaxizik a Kaposvári Volánnál. Milyen tapasztalatai vannak?*

— A motorosok közt akad elég balkezes, de sokan ügyesen „terelik" a gépet. Az autósoknál hasonló a helyzet. Van, aki hiába veszi meg a legmodernebb, legbiztonságosabb autót, hozzáállása, adottságai miatt úgyis összetöri magát. Más pedig évekig közlekedik egy műszakilag szerinte sem megfelelő autóval baleset nélkül.

Surányi Péter

Melyik a legnagyobb?

Ha valaki feltenné azt a kérdést, hogy melyik Európa legnagyobb motorkerékpárgyára, csaknem mindnyájan zavarba jönnénk.
De minden magyarázkodás helyett nézzük a tényeket!
A mélyen muzsikáló, nagy hírű, hárombetűs germán, a BMW idén 28 ezer motorkerékpárt szándékozik piacra dobni. Két olasz, a Benelli és a Moto Guzzi csoportosulásba tömörülve védi érdekeit és — így együtt — évente 45 ezer motorkerékpárt forgalmaz. A nagy múltú MZ gyár 1975-ben 92 ezer motorkerékpárral lepte meg a világot, és a híres csehszlovák Jawa gyár ugyanezen portékából 100 ezret gyártott.
Melyik a legnagyobb?

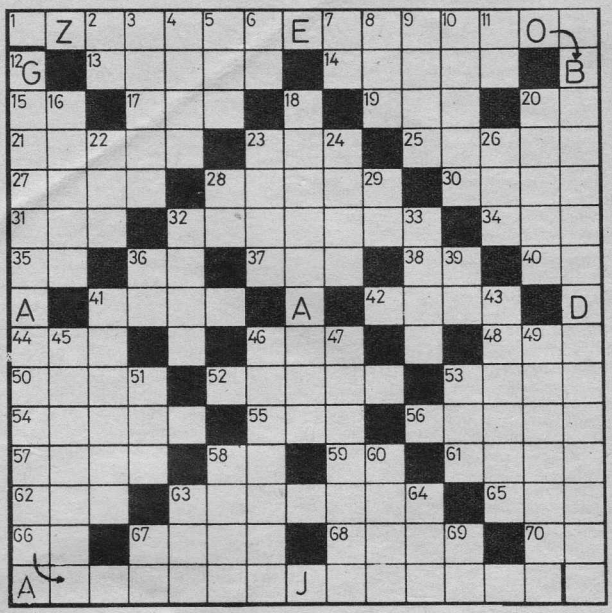


KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. Lapunk ... folytatás függ. 12., 18. és vízsz. 52. számú sorok. 13. Néhányan. 14. Tömegközlekedési eszköz. 15. Görög fosztóképző. 17. Vörös — angolul. 19. Kórus. 20. Asztácium vegyjele. 21. Az alkoholos erjedést előidéző enzimek összefoglaló neve. 23. Összeadás szava. 25. Híres autóversenyző (Denis). 27. Község a szekszárdi járásban. 28. Házastárs testvére. 30. Shakespeare-hős. 31. Becézett férfinév. 32. Minden színházban van. 34. Nyújts! 35. Megy, jár — angolul. 36. Háziállat. 37. Mutatónévmás. 38. Tojás — németül. 40. Távirdai ő. 41. Esz. 42. Tanya, gazdaság angolul. 44. A Szovjetunióban folyó nagyszabású vasútépítési munka közismert rövidített neve. 46. Kara- . . . : sivatag Közép-Ázsiában. 48. A. M. E. 50. . . .-Branco: város Brazíliában, a Tocantins folyó mentén. 53. Külföldi motorolajmárka. 54. Esetleg. 55. Bányaváros Jugoszláviában. 56. Készült — angolul. 57. „A" sérülés a test felületén. 58. Mint a 35. sz. alatti. 59. Tantál vegyjele. 61. Város Hollandiában. 62. R. Z. T. 63. Fonnyadt. 65. T. R. B. 66. Állóvíz. 67. Könnyező. 68. Folyó a Szovjetunióban. 70. Az 56. sz. alatti magánhangzói.

FÜGGŐLEGES: 2. Utolsó posta. 3. Közigazgatási egység. 4. Érzékel. 5. Fékezetlen. 6. Bálint Nándor. 7. Nemzeti Vállalat. 8. Rag, a „-nek" párja. 9. „A" perzsa uralkodó. 10. Gördül. 11. Kettős betű a fordítottja. 16. Világhírű spanyol motorversenyző (Angel). 20. Lenin-békedíjas brazil regényíró (Jorge). 22. Római 1101. 23. Község a székesfehérvári járásban. 24. Ismert csehszlovák táncdalénekes (Karel). 26. Női név. 27. Női név. 28. Szovjet autók nemzetközi betűjelzése. 29. Tetejére. 32. Ismert szovjet filmrendező volt (Mihail). 33. Híres angol motorversenyző (Phil). 36. Elek! 39. Európai nép. 41. Városi épület része. 43. Nem vitték el. 45. Hernyómozgással változtatja a helyét. 46. Cél nélkül járkál. 47. Salto . . . (halálugrás). 49. Arisztophanész vígjátéka. 51. U. A. B. 53. Angol segédige. 58. Város az NDK-ban. 60. Női név. 64. T. N. E. 67. Sándor Mátyás. 69. Görög fosztóképző.

Pásztor Pál



BEKÜLDENDŐ: a vízszintes 1., függőleges 12., 18. és a vízszintes 52. számú sorok megfejtése.

A helyes megfejtést beküldők között tíz könyvet sorsolunk ki.

Címünk: Autó-Motor Közönségszolgálata, 1428 Pf. 100. Telefon: 342-192.

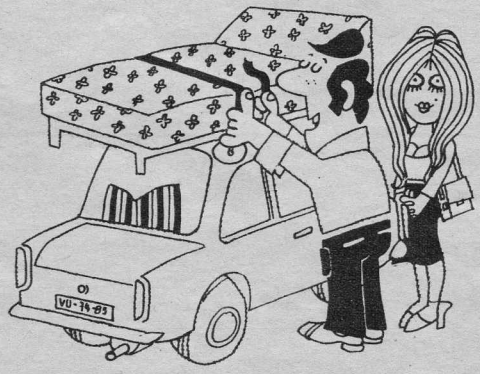
Beküldési határidő: 1977. január 4.

A 22. szám keresztrejtvényének megfejtése: **Olajszint — Reisz János.**

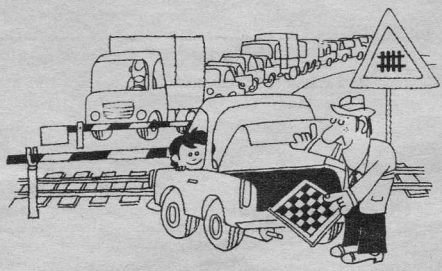
Egy-egy könyvet nyertek: **Marty Elemér,** 1156 Hevesi Gyula út 40., **Juhász Lajosné,** 1108 Szabó Károly u. 6., **Szűcs László** 1096 Hámán Kató u. 8—10., **Kulcsár Lajos,** 1163 Bábos u. 20., **Krausz Elemér,** 1028 Delta u. 50., **Raffay Gyöngyvér,** 3528 Miskolc, Sió u. 12., **Kovács Mihályné,** 9700 Szombathely, Szürcsapó u. 6, A.I.B., **Grafik István,** 3144 Mátranovák, Orgona út 2., **Tóth Ferenc,** 8000 Székesfehérvár, Lövölde u. 6. 8/3., **Reményi Lajos,** 6087 Dunavecse, Rákóczi u. 31.

A nyereményeket postán küldjük el.

HUMOR



„Ha már nincsenek benne elfektethető ülések . . ."



Sorompónál

autó-motor

Főszerkesztő:
Kókai Imre

Főszerkesztő-helyettes:
Liener György

Megjelenik havonta kétszer.

Szerkesztőség:
1073 Budapest
VII., Lenin krt. 9–11.
Telefon: 223-625, 222-408.

Felelős kiadó:
Siklósi Norbert

Kiadja a Lapkiadó Vállalat
VII., Lenin krt. 9–11.
Telefon: 221-285.

Levélcím: 1906 Pf. 223.

Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapesten a kerületi) kézbesítő postahivataloknál és a kézbesítőknél. Előfizetési díj negyedévre 33 Ft, fél évre 66 Ft, egész évre 132 Ft. Előfizetés külföldről: a Kultúra Könyv és Hírlap Külkereskedelmi Vállalatnál 1389 Budapest 62. Pf 149), vagy a Kultúra külföldi képviseleténél.

Kishirdetések felvétele: a Lapkiadó Vállalat hirdetési üzletében, 1077 Bp. VII., Dohány u. 54. Telefon: 224-466

Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza!

INDEX: 25 108

76.3093
Athenaeum Nyomda
Kozma utcai üzeme
Budapest,
Rotációs mélynyomás
Felelős vezető:
Soproni Béla vezérigazgató

CÍMLAPUNKON:

Egy 2 literes Ford Capri „S" műszerfala

(Bojár Sándor felv.)



KI KIVEL...?

Az osztrák születésű kanadai milliomos, *Walter Wolf* felesleges dollárjait *Frank Williams* útján az F—1 világában úgy költötte el, hogy ő maga a színfalak mögött állt. A milliomos most önállósította magát: „*WALTER WOLF RACING*" néven új istállót alapított. A versenyzéshez *dr. Harvey Pestelthwaite* konstruálta a Ford—Cosworth motorral és Hewland sebességváltóval meghajtott „ágyúgolyót". Ennek a WWR kocsinak *Jody Scheckter* lesz a versenyzője. (Állítólag *Regazzoni* is kapott ajánlatot Mr. Wolftól.) A svájci Rega kifejezetten balszerencsés ember; szerződését nem újította meg a Ferrari, a Brabhamnél megüresedett ülésre pályázott, de egy orrhosszal megelőzte az északír *John Watson*. Eszerint a *BRABHAM—ALFA ROMEO*-csapatot az ír volánművész és *Carlos Pace* képviseli az új évben.

MCLAREN-éknál megmaradt a „személyzet", *Hunt* és *Mass* szorgalmasan róják edzésköreiket az új M 26-osokkal.

Mi lesz a nagy múltú angol *BRM*-mel? A jelenlegi csapatfőnök, *Louis Stanley* (az előző tulajdonosnak, az Owen-konszern vezérének a sógora) a 12 hengereseit akarja sorompóba állítani. Ez ügyben felvette a kapcsolatot *Jean-Pierre Jarrier*-vel és további három versenyzőnek is megtette ajánlatát.

A *PENSKE*-csapat (USA) visszavonul az F—1 versenysorozattól, és 1977-ben csak a speciális amerikai erőpróbákon vesz részt, éppen ezért az F—1 kocsiparkjukat kiárusítják.

Szenzációnak ígérik *MARCH*-ék a *ROBIN HERD* által szerkesztett legújabb 771-es „lövedéket". Az már biztos, hogy nem *Brambilla* lesz az új kocsi pilótája, aki eddigi „véradóját", az olasz szerszámmárkát — a Betát — magával viszi *SURTEES*-hez, és helyére valószínűleg *Stuck*, valamint a brazil *Ribeiro* kerül.

Tom Price továbbra is a fekete, de új DN8—*SHADOW*-ban szerepel, akárcsak *Ronnie Peterson* és *Patrick Depailler* a *TYRRELL*-ben.

A japán GP-n eredményes *LOTUS* Mark 77 (vezette *Andretti*) utódát, a Mark 78-at próbálják már Silverstone-ban. Az új kocsiban előbbre kerül a vezetőülés, az alváz alját úgy alakították ki, hogy az ott képződő szívóhatás növelje a kocsi fekvését, továbbá javították az erőátvitelt, és megerősítették a fékrendszert. *Colin Chapman* — a „főnök" — elégedett új kocsijának edzéseredményeivel.

Könnyen lehet, hogy *Mario Andretti* és *Gunnar Nilsson* vezeti az új Lotus-okat a januári argentin GP-n.

R—s



A nyár derekán — pontosabban augusztus 1-én — a német GP végén készült ez a felvétel, amikor még Niki Lauda volt az 1977. évi világbajnoki cím várományosa. Azt a versenyt — miként a fénykép is bizonyítja — James Hunt nyerte, balján istállótársa, Jochen Mass (mindketten megmaradtak istállójuknál, a McLarennél), jobbján Jody Scheckter, aki átszerződött a legújabb istállóhoz, a „Walter Wolf Racing"-hez

(London Art Tech felvétele)

ma

A Sachsenring Rallye 3. helyezettje, a Ferjáncz/Iriczfalvi pár

NÉMETH FERENC felvétele

