

Kellemes ünnepeket és boldog új évet!

autó-motor

XXV. évf.
1972. XII. 21.
Ára: 3 Ft

24

A HUNGAROSZERVIZ
új üzemháza

Budapest XIV., Mexikói út 15—19. (Mogyoródi út sarok)

Telefon: 835-975, 837-177

Értesítjük az autótulajdonosokat, hogy

megkezdtük két műszakban

az átalánydíjas műszeres bevizsgálást, javítást és szervizt

A ZSIGULI, OPEL, VAUXHALL, kölni FORD, MERCEDES típusú gépkocsik javítását és karbantartását vállaljuk,
SEMPERIT, DIAGONÁL, RADIÁL és téli gumik raktárról kaphatók,
díjmentes felszereléssel

AZ ÁTALÁNYDÍJ HAVONKÉNT 150 FT,
amely egy díjtalan felső mosást is magában foglal

HIVATÁSOS GÉPKOCSIVEZETŐK, MAGÁNAUTÓSOK!

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

ÖRÖMMEL ÁLLUNK RENDELKEZÉSÜKRE:

ÁFOR



Az elmélettől a gyakorlatig

Írta: Dr. Gábor László, a Pesti Központi Kerületi Bíróság közlekedési csoportjának vezető bírája

Az Autó-Motor november 21-i számában *dr. Nagy Ervin*, a Közlekedési Főigazgatóság helyettes vezetője tollából megjelent „A Szimpóziumtól a gyakorlatig" című cikk kimerítő tájékoztatást adott a 3. Városi Forgalombiztonsági Szimpózium anyagáról, a felmerült kérdésekben a hazai és külföldi szakemberek javaslatairól és ajánlásairól. A cikk megállapítja, hogy a Szimpózium célkitűzései világosak, de tényleges eredménye csak akkor jelentkezik majd, ha a forgalombiztonság érdekében tett javaslatok a gyakorlatban is alkalmazásra kerülnek, hogy azoknak valóban balesetcsökkentő hatása legyen.

A cikkíró azt ajánlja, hogy a Szimpóziumon tett hasznos javaslatoknak a gyakorlatban való megvalósítása érdekében széles körű vitafórumot kellene létrehozni, amelyben a különböző témák szakemberei és a témák iránt érdeklődők véleményt nyilváníthatnának és megtehetnék javaslataikat.

A cikkre reagálva, *dr. Bényei András*, a Budapesti Műszaki Egyetem docense, e lap december 6-i számában azt javasolja, hogy a Közlekedéstudományi Egyesület keretében alakuljon egy olyan társadalmi szervként működő operatív bizottság, amelynek feladata a szimpóziumi határozatok végrehajtásának előmozdítása lenne.

A szimpóziumok résztvevői, általában a hazai és külföldi tapasztalatokra támaszkodva, sok olyan, a közlekedési balesetek megelőzését valóban elősegítő ajánlásokat, javaslatokat tettek, amelyeket a különböző állami szervek, közlekedési vállalatok és intézmények a saját területükön valóban jól fel tudnak használni, a közlekedés biztonságának és kultúráltságának fokozása érdekében. E javaslatok jó részének gyakorlati megvalósításához sem jogalkotási, sem más központi intézkedésre nincs szükség.

Csak példaként említek meg néhány olyan javaslatot, amelyeknek időszerűségét a bírósági ítélkezési tapasztalatok is megerősítik. Ha hatóságaink és vállalataink csupán ezeket megvalósítanák, már ezzel is jelentős mértékben elősegítenék a közlekedési balesetek megelőzését.

A gépjárművek biztonságos műszaki állapotának állandó ellenőrzése, *a karbantartás és a javítás* lelkiismeretesebbé tétele, fokozott ellenőrzése, és intézkedések azokkal szemben, akik ezen a téren felelőtlenséget tanúsítanak.

Addig is, amíg a *biztonsági övek* használata kötelezővé nem válik, szorgalmazni kell azok beszerzését és felszerelését, legalább a személyautókban és a taxikban, mert a tapasztalatok azt mutatják, hogy a közlekedési balesetek jelentős számában a halálos eredmény vagy a súlyos sérülés kizárólag a járműből való kiesés, illetve a jármű belső részeihez való ütközés miatt következik be. Az ilyen balesetek megelőzhetők lennének a biztonsági övek használatával. Megfelelő propagandával, és természetesen a biztonsági övek beszerzési lehetőségeinek a megteremtésével, az autótulajdonosokat ezek használatának ésszerűségéről kellene meggyőzni.

Átgondoltabb és rugalmasabb *forgalomszervezéssel és forgalomtechnikai intézkedésekkel* különösen a kijelölt gyalogátkelőhelyek, a járda és a járdasziget közötti területek, a kereszteződések és a csomópontok balesetveszélyességének a csökkentését lehetne elérni. Az ítélkezési gyakorlat megerősíti a szimpóziumokon gyakran elhangzott véleményt, hogy sok baleset az utak hibái, hiányosságai vagy a nem következetes, gyakran hiányos vagy szabálytalan jelzések miatt következik be. Ezek felülvizsgálata és a hibák kijavítása fokozná a biztonságot.

Fokozni kellene az ellenőrzést *a kivilágítatlan lovaskocsit hajtókkal és a kerékpárosokkal szemben.* Növelni kellene az ellenőrzést *a munkagépek vezetőivel* szemben, és őket a szabályos és biztonságos közlekedésre rászorítani. A ítélkezési tapasztalat azt mutatja, hogy ezen a területen a járművezetők forgalmi alapismereteinek a hiánya jelentős mértékben játszik szerepet a balesetek bekövetkezésében.

Az *ittasság* még ma is — a kiterjedt propaganda és szigorú intézkedések ellenére — a közlekedési balesetek 18%-ában játszik szerepet. Az ittas állapotban való járművezetés megelőzésére szigorú törvényi rendelkezések adnak lehetőséget, és az egyre szigorúbb ítélkezési gyakorlat is igyekszik mindent megtenni a megelőzés érdekében. Sokat tehetnek azonban ittas vezetés megakadályozása érdekében a vállalatok és intézmények is, a fokozott ellenőrzéssel és más megelőzési módszerek bevezetésével.

A járművek *helytelen rakodása, túlterhelése, kisebb műszaki hibákkal való forgalomba engedése* szintén csökkenti a biztonságot és sok baleset közvetlen oka. Ezek megszüntetése szintén nem kíván központi intézkedést, csupán a meglevő rendelkezések betartását kell szorgalmazni.

A gyalogosok, főként az idős személyek és a gyermekek rendszeres és széles körű felvilágosítása, a közlekedési erkölcs általános megszilárdítása egyik előfeltétele a közlekedés biztonsága növelésének.

A gépjárművezetők fizikai és erkölcsi alkalmasságának az alaposabb vizsgálata kiküszöbölheti, hogy olyan személyek is vezetői engedélyhez jussanak, akik pusztán a személyükben rejlő kedvezőtlen adottságok miatt veszélyt jelentenek a közlekedésben.

•

A fentiekben nem törekedtem teljességre és még arra sem, hogy a témákat a jelentőségük sorrendjében emeljem ki. Célom csupán az volt, hogy rámutassak arra a szakemberek által egyébként is ismert tényre, hogy a közlekedés biztonságának fokozására sok olyan lehetőség is van, amelyek alkalmazása nem igényel kormányzati vagy törvénykezési intézkedést.

A különböző tanácskozások során a szakemberek általában felhívják a figyelmet a közlekedésben tapasztalható új jelenségekre, veszélyforrásokra, a közlekedési szabálysértések elkövetési módozataira és arra is, hogy milyen vonatkozásban vagy melyik területen kell újabb és sürgős intézkedéseket tenni a közlekedési balesetek megelőzése érdekében. A tanácskozások nem rendelkeznek hatósági jogkörrel, és ezért mindenkire kötelező erejű határozatokat nem hozhatnak. Céljuk csupán az, hogy a szükséges intézkedésekre felhívják a figyelmet, és azok gyakorlati megvalósítása érdekében az illetékeseknek megfelelő javaslatokat tegyenek.

Éppen ezért magam is szükségesnek tartom, hogy a szimpóziumok és a konferenciák anyagát, az ezeken meghozott határozatokat, javaslatokat és ajánlásokat a legszélesebb körben és lehetőleg a tömegkommunikációs eszközök segítségével a nyilvánosság elé tárják.

De ezen túl, egyetértve *dr. Nagy Ervin* és *dr. Bényei András* véleményével, szükségesnek tartom minden szimpózium és konferencia szervezésénél egy olyan *felelős bizottság* létrehozását is, amelynek feladata lenne a gyakorlatban hasznosítható határozatoknak, javaslatoknak és ajánlásoknak az illetékesekhez való eljuttatása, azok sorsának a nyomon követése, és ha szükséges, a gyakorlati megvalósítás szorgalmazása.

Végül szükségesnek látom azt is, hogy azok a vállalatok, intézmények vagy magánszemélyek, akiket a határozatok és javaslatok érintenek és akik ezeket a gyakorlatban eredményesen fel tudják használni, ne várjanak rendeletekre vagy központi utasításra, *tegyék meg az intézkedéseket a saját hatáskörükben* vagy önállóan kezdeményezzék ezek gyakorlati alkalmazása érdekében a szükséges intézkedéseket.

Másként a tanácskozások gyakorlati haszna elenyészik, és azok öncélúvá válnak.



EGY KIS TÖRTÉNELEM

A SZOVJETUNIÓ MEGALAKULÁSÁNAK ÉVFORDULÓJÁN

50

1896-ban indult útjára az első orosz gépkocsi. Kétlóerős motorja óránként 20 versztes (1 verszt = 1067 méter) sebességgel röpítette.

☆

1907-ben egy autótulajdonos táblát függesztett kocsijára: „Fuvaros. Fizetés megállapodás szerint." Ez volt az első moszkvai taxi.

☆

1915-ben Moszkvában 1303 autó közlekedett.

☆

A „Moszkva és környéke gépjárműforgalmáról" szóló dekrétumot Lenin írta alá 1920. június 10-én.

☆

1921 áprilisában kezdte meg a termelést a Moszkvai Autómotorgyár. 1924. november 6-án készen állt tíz AMO—F—15 típusú tehergépkocsi is. Ezek voltak az első szovjet gyártmányú gépjárművek.

☆

A Jaroszlavli Autójavító 1925 augusztusában megkezdte a felkészülést a háromtonnás, JA—3 típusú teherautók gyártására.

☆

1926-ban Moszkvában 118 taxi és 137 autóbusz közlekedett. Ekkor a teher- és személyforgalom még döntő mértékben 21 543 lóval bonyolódott le.

☆

1927 májusában a moszkvai Spartacus Autógyár útjára bocsátotta az első — NAMI—1 típusú, 22 lóerős — kiskocsikat.

☆

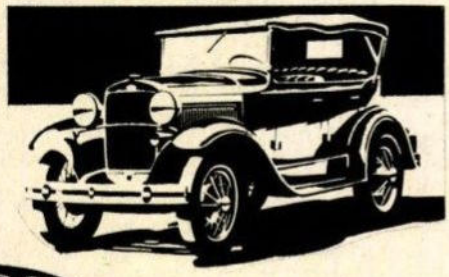
1930. november 6-án a moszkvai KIM autóösszeszerelő üzem megkezdte az első saját tervezésű gépkocsi összeszerelését.

☆

1933. július 6. és szeptember 30. között tartotta meg a Moszkvai Autóklub a Moszkva—Karakum—Moszkva útvonalon a túraversenyét. A 9 ezer kilométeres — a sivatagon átvezető — útvonalon 23 kocsi indult, hogy sokoldalúan tanulmányozzák őket.

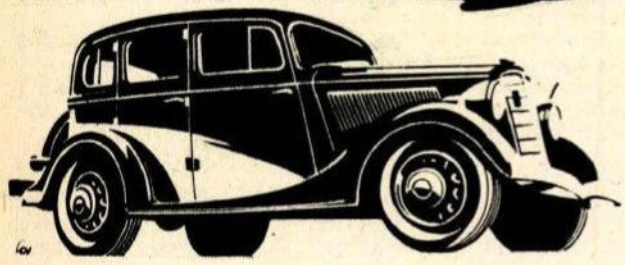
☆

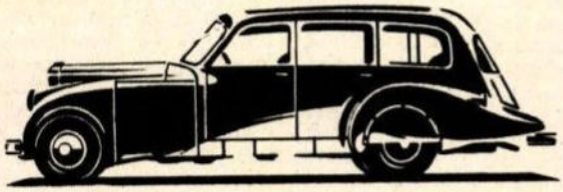
Moszkvában jelenleg 5000-nél több autóbusz, mintegy 1200 villamos és 1700 troli-



A harmincas évek jellegzetes autója: a GAZ—A modell

Gorkijban készült az az M—1 típus is



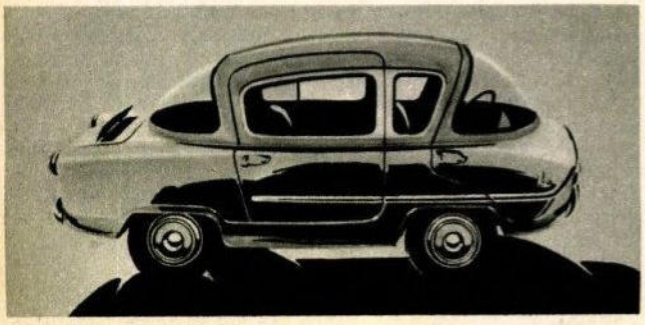


Egy leningrádi karosszériaterv az L—1-es nagykocsi-alvázra



Sportkocsi-prototípus a GAZ—A modell szerkezeteivel áramlástani vizsgálatokra még a harmincas évekből

A NAMI A—50-es híres kísérleti jármű



busz közlekedik. Egy év alatt legalább 3 milliárd utast szállítanak.

☆

1931 novemberében befejezték a Gorkiji Autógyár építését.

☆

1936 márciusában megtartották — nagyon mostoha időjárási körülmények közt — a Moszkva—Leningrád—Moszkva útvonalon a megállás nélküli téli autóversenyt. A győztes csapat — Udolszkij és Makarov — 21 óra 55 perc alatt tette meg az 1413 kilométeres utat.

☆

1941-ben a Miasszba, Cseljabinszkba és Uljanovszkba kitelepített Lihacsov Autógyár egyes üzemei és berendezései alapján autógyárak szervezését kezdték meg.

☆

1941 végén megnyílt egy autóút a Lagodató jegén. 157 napig létezett, ezalatt 300 ezer tonna árut szállítottak rajta keresztül Leningrádba, onnan pedig 514 ezer lakost telepítettek ki, illetve 58 800 tonna műkincset helyeztek biztonságba a hátországba való szállítással.

☆

A Szovjet Hadsereg gépkocsijai a Nagy Honvédő Háború idején több mint 100 millió tonna hadianyagot és felszerelést szállítottak. A megtett utak hossza alapján 90 ezerszer kerülhették volna meg az egyenlítőt.

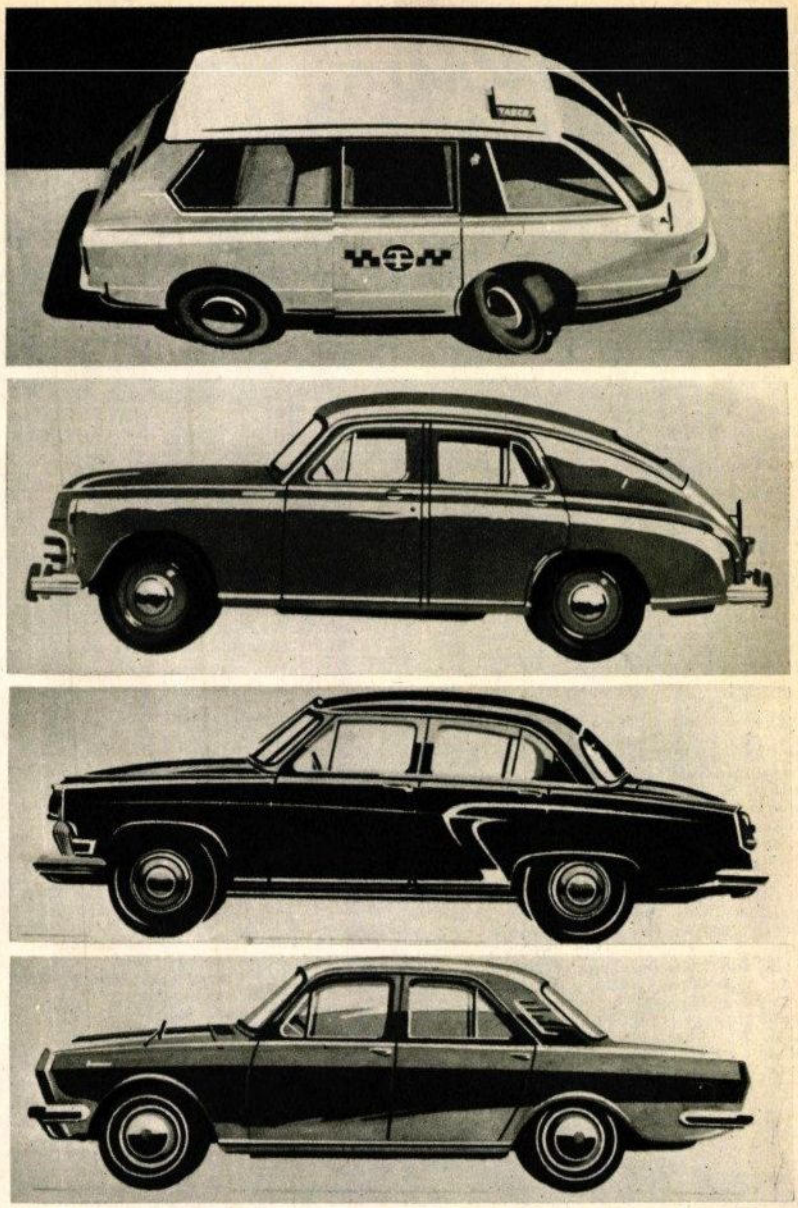
☆

A háború előtti években Moszkvában, Gorkijban és Jaroszlavlban három autógyár működött. Jelenleg több tucat városban gyártanak gépkocsikat. Moszkva, Gorkij, Uljanovszk, Miassz, Szaranszk, Brjanszk, Mogilev, Zsodino, Minszk, Kremencsug, Kutaisz, Frunze gyárai teherautókat, Cseljabinszk, Irbit és Odessza üzemei pótkocsikat, Kurgan, Pavlovo, Lukino, Lvov, Riga, Jereván gyárai autóbuszokat, Gorkijban, Moszkvában, Togliattiban, Izsevszkben, Zaporozsjeban, Luckban pedig személyautókat állítanak elő. Az autógyárak alkatrészellátása érdekében több száz szakosított gyárat szerveztek. Ezek motorokat, gumiköpenyeket és belsőket, golyóscsapágyakat, elektromos berendezéseket, szerszámokat gyártanak. Különösen nagy motorgyárak épültek Jaroszlavlban, Zavolzsjeban, Melitopolban és Ufában.

☆

Néhány jellemző adat a szovjet autóipar fejlődéséről. 1945-ben 74,7 ezer gépkocsit gyártottak (ebből 5 ezer személyautó) 1950-ben 362,9 illetve 64,6 ezer, 1955-ben 445,3, illetve 107,8 ezer, 1960-ban 523,6, illetve 138,8 ezer, 1965-ben 616,3, illetve 201,2 ezer, 1970-ben 916,1, illetve 344,3 ezer gépkocsi, illetve személygépkocsi került ki a szovjet gyárakból, míg most egyedül a Volgai Autógyár évi 660 000 VAZ-modell előállítására rendezkedik be...

— APN —



A második világháborút követő évek szovjet autói közül felidézzük az iránymutató „vagon típusú" konstrukciók egyik taxiváltozatát a hátsótengely vonalába épített Moszkvics-motorral és a középső tolóajtóval. Majd egy pillantás az 1945. május 9-én bemutatott Pobedára, a későbbi Volga típusokra és végül a reprezentatív 300 lóerős ZIL 114-re, amely többnyire csak ünnepélyes alkalmakkor tűnik fel az utakon

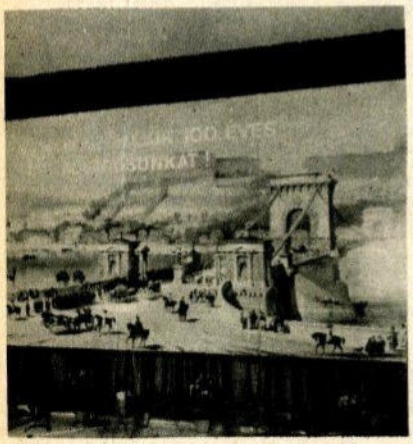


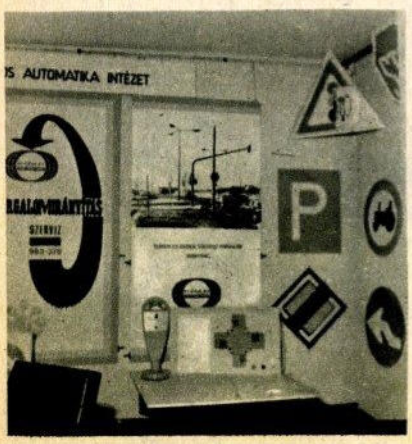
am híradó

A MINISZTERTANÁCS HATÁROZATÁNAK MEGFELELŐEN
a Művelődésügyi Minisztérium még ebben a tanévben megvizsgálja a közlekedési ismeretek eredményesebb oktatásának lehetőségeit, és átfogó utasítás kiadására készül. Addig is azonban felhívja az oktatási intézmények vezetőinek figyelmét az érvényben levő utasítások szigorúbb betartására. Hangsúlyozott jelentőséget kell tulajdonítani az általános iskolák mozgalmi keretében működő közlekedési őrsök tevékenységének, valamint a gyakorlati demonstrációknak, a szemléltető eszközök felhasználásának. Ezenkívül ebben a tanévben — minél hamarabb — a megjelölt témakörökben valamennyi általános és középiskolában meg kell szervezni a tanulók számára szükséges közlekedési tájékoztatást.

KIMAGASLÓ MUNKASIKERT
értek el a Hídépítő Vállalat dolgozói Tatabánya határában, a készülő új M1-es autópályán. Az új nyomvonal átível majd az Általér-patakon is, itt építenek most egy 65 méter hosszú hídszerkezetet. A vállalat dolgozói, a fagymentes időt kihasználva, megszervezték az éjszakai műszakot is, és így szünet nélküli munkával nem egészen öt nap alatt befejezték a híd bal pályájának a betonozását.

Egyetemisták a fővárosért — a főváros az egyetemistákért. Ez volt a mottója annak a kiállításnak, amelyet a Budapesti Műszaki Egyetem XI., Irinyi József utcai kollégiumában a Közlekedésmérnöki Kar diákbizottsága, egyetemi hallgatók állítottak össze. Szemléletes képet adott a centenáriumát ünneplő Budapest közlekedéséről — múltjáról, jelenéről és jövőjéről. Az érdekes dokumentumokat a főváros közlekedésével kapcsolatban álló vállalatoktól, intézményektől gyűjtötték össze. Helyet kapott a Medicor és a Vilati is, mint a közlekedésbiztonságot szolgáló berendezések készítője. A Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács tablói a főváros balesetmegelőző propagandatevékenységébe engedtek bepillantást. A jövőt, az átfogó városrendezési és közlekedésfejlesztési terveket a Főmterv makettjei illusztrálták







Ülést tartott december 8-án a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács. Az előadások középpontjában korunk nagy „járványának", a közlekedési baleseteknek a csökkentése állt. Beszámoló hangzott el a 3. Városi Forgalombiztonsági Szimpózium munkájáról, és elemezték a közlekedéssel kapcsolatos szeptemberi kormányhatározatot. Kiemelték a sajtó, tv és rádió szerepét a közlekedési morál kialakításában, valamint a közlekedési hatóságok és szervek munkájának helyes megismertetésében. Dr. Vörös-Balogh István r. ezredes, főkapitányhelyettes a rendőrség munkájáról beszélt.
(JUHÁSZ ANDOR felvétele)

A MOGÜRT KÖZREMŰKÖDÉSÉVEL
megállapodás jött létre a győri Magyar Vagon- és Gépgyár, valamint a román Ciat autó-, traktor-, járműkereskedelmi vállalat között. Eszerint a győri nagyüzem három év alatt összesen 2050 nagy teljesítményű Rába-Man motort és alkatrészeket szállít a román autóiparnak 11 millió rubel értékben. Az első évben, 1973-ban 950 motort küldenek Romániába, ahonnan főként egysoros és hálóhelyes vezetőfülkéket, valamint különféle járműalkatrészeket kap az MVG.

KIBÚJT A VÍZBŐL
az épülő drávaszabolcsi közúti híd pillére. És ezzel egyszersmind a pillérépítés legnehezebb — víz alatti — munkaszakaszán túljutottak. A hidat a háború alatt felrobbantották, s most magyar—jugoszláv együttműködéssel építik újjá. Magyar részről az alépítményeket készítik el, több mint húsz millió forint értékben. A háromnyílású híd 316,5 méter hosszú, tíz méter széles acélszerkezet lesz és közúti, valamint gyalogos forgalomra alkalmas. A jövő év novemberére készül el. Innen mindössze hat kilométerre fekszik a világhírű Harkány fürdőhely, amelyet a Jugoszláviából érkező vendégek jelenleg csak ötven kilométeres kerülővel tudnak megközelíteni.

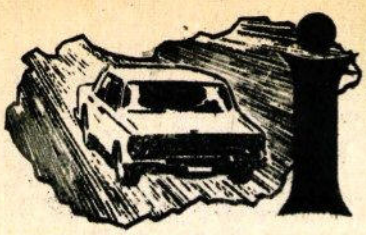
KIBERNETIKA AZ AUTÓKÖZLEKEDÉSBEN
címmel tanácskozás volt a Technika Házában. Az új tudományág eddigi tapasztalatairól dr. Tápai Tamás, a Volán Elektronika igazgatója számolt be. Az autóközlekedés további fejlesztése megkívánja, hogy a közlekedési vállalatok munkáját korszerű számítórendszerrel irányítsák. Ezért az autóközlekedésben is fejleszteni kell az automatikát és a kibernetikát, mert enélkül ma már nem lehet megoldani az óriási gépjárműpark gazdaságos kihasználását. Fáy Endre, a Közlekedéskibernetikai Állandó Bizottság titkára leszögezte, hogy a kibernetikai kutatásnak és alkalmazásnak Magyarországon a közlekedésben van a legnagyobb múltja. E témakörben 1959 óta ötévenként tartanak nemzetközi konferenciát, s a két tanácskozás között is rendszeresen megvitatják a hazai szakemberekkel az időszerű kibernetikai témákat.

AUTÓKÖZLEKEDÉSI
és útügyi együttműködés feladatairól tárgyaltak a Szovjetunióban Kiss Dezső miniszterhelyettes vezetésével magyar szakemberek. Moszkvában az OSZSZSZK autóközlekedési, valamint autóútépítési és üzemeltetési minisztériumában az autófuvarozási együttműködés továbbfejlesztését szolgáló intézkedéseket egyeztették. Tárgyaltak az autópályák tervezésében és építésében kínálkozó együttműködés lehetőségeiről, a tudományos-műszaki tapasztalatcsere időszerű kérdéseiről. Megállapodtak abban, hogy szerződést kötnek az útügyi tudományos kutatóintézetek közvetlen együttműködésére. Kijevben az USZSZK autóközlekedési, valamint autóútépítési miniszterével kölcsönösen tájékoztatták egymást a szocialista gazdasági integráció során a két ország együttműködésével tervezett autóközlekedési és útügyi feladatokról, intézkedésekről.

A BUDAPESTI HIDAK PÖVŐJÉRŐL
tárgyaltak a fővárosi tanács Közlekedési Főigazgatóságán. Negyedszázada, 1947. november 16-án nyitották meg a félszélességben elkészült Margit-hidat; húsz éve, 1952. november 22-én pedig átgördültek az első gépkocsik az újjáépített Petőfi-hídon. A fővárosi Duna-hidak jövőjével kapcsolatos elképzelések azonban jórészt még csak a szakemberek vitáiban formálódnak. A legközelebbi dátum: 1972. december 22. Ekkorra készül el — együtt a metró második szakaszával — a Margit-híd budai hídfőjének új forgalmi rendje. Ezen a napon adják át a hídfőnél újjáformált közlekedési csomópontot. Az Árpád-híd — a Hungária körúti autópálya északi folytatásaként — kibővül és a villamospálya mellett kétszer háromsávos lesz. Ennek az építése az ötödik ötéves tervben indul el. A Lánchíd — műemlékvédelmi okokból — megmarad eredeti formájában. A Szabadság-híd közlekedési rendjének megváltoztatása szóba sem jöhet addig, amíg el nem készül a dél-budai metró; addig ugyanis nem lehet megszüntetni a hídon közlekedő villamost. A Petőfi-híd bővítését nem indokolják különösebben forgalmi viszonyok, itt csupán a pesti oldali csatlakozást kell korszerűsíteni. A távoli jövő terve: két új Duna-híd és egy közúti alagút a Duna alatt.

November 21-i számunkban rejtvényként közöltük annak a 16 autónak a képét, amelyek közül az autós újságírók megszavazzák „Az év autóját". Lapzárta után kaptuk a hírt, hogy a címet az Audi—80 kapta meg. Kép is érkezett, amelyen az Audi-gyár főmérnöke bemutatja a kocsit a pályázatot szervező holland Autovisie és nyugatnémet Stern lapok főszerkesztőinek. A pályázat részletes eredményeire következő számunkban visszatérünk
(Telefotó MTI/UPI)





smerd meg hazádat!

Idegenvezető : TÚRI PÉTER
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

64

Szerencsről igen szép vidéken át meglehetősen jó út visz Monokra, *Kossuth Lajos szülőföldjére. Menetirányunkat nem változtatjuk meg, hanem a várost átszelve Bekecsnél kétszer jobbra fordulva érjük el a Monokra vezető utat.*

A hosszan elnyúló szép völgybe települt községben baloldalt — egy jól gondozott park szélén — találjuk Kossuth Lajos szobrát, Kisfaludi Stróbl Zsigmond alkotását. Kissé lejjebb, az út másik oldalán áll a nagy államférfi szülőháza. Itt, ebben a copf stílusú udvarházban s e rendkívül szép, változatos környezetben tette meg első lépéseit Kossuth Lajos, és élte a falusi gyermekek mindennapos életét. Szülőházában a felszabadulás után megrendezett, majd újjászervezett kiállítás — ha szerény eszközökkel is — igyekszik méltó emléket állítani nagyságának. Kegyelettel őrizzük mindazon tárgyi emlékeket, amelyek személyéhez és tevékenységéhez fűződnek (1. kép). *Az épületben korabeli bútorok, képek, szobrok, metszetek, kéziratok, könyvek, fegyverek, zászlók mind-mind Kossuth Lajos, a nagy hazafi szellemét idézik és ugyanakkor a hálás utókor tiszteletét és megbecsülését is jelzik.* (2. kép).

Monok látnivalói közé tartozik a XIV. században épült — jelenleg műemlékileg helyreállított — Monoky-várkastély. A XVIII. században épült, barokk stílusú Andrássy-kastélyban általános iskola működik. A kastély kápolnájában levő értékes falfestmények még így, elhanyagolt állapotukban is igen szépek.

Golop érintésével jutunk Tállyára. *A község XIII. század végén épült evangélikus templomának keresztkútjánál 1802-ben keresztelték meg Kossuth Lajost. A temetőben nyugszik, s emlékmű is idézi Lavotta János (1764—1820) zeneszerző-hegedűművésznek, a verbunkos zene jelentős képviselőjének emlékét.*

Szőlőkultúrája nagy hagyományokkal rendelkezik. Lakói joggal büszkék III. Gyula pápa latin nyelvű mondására. A kedves szójáték kétféleképpen fordítható magyarra: „Ilyen bor illik a pápához", de úgy is, hogy „Tállyai bor illik" hozzá. Ma már nehéz megállapítani a szójáték helyes értelmezését, azt azonban bizonyosra vehetjük, hogy ilyen mondásra csakis jó bor oldhatta fel a pápa „szent" nyelvét . . .

A települést, s tovább haladva az egész környéket Mádon, majd Tarcalon keresztül egészen Tokajig valóságos szőlőrengeteg borítja. Mádon *haladva említjük meg, hogy itt született Lőwy Sándor, a magyar munkásmozgalom mártírja. Szülőháza helyén művelődési házat építettek, melynek falán tiszteletére emléktáblát helyeztek el. Rövidesen érintjük a kifogástalan minőségű 37-es útvonalat, melyre balra nagyívben hajtsunk rá, s nem egészen egy km megtétele után forduljunk jobbra Tarcal-Tokaj irányába.*

Tarcal *honfoglaláskori település, nevét Árpád egyik alvezéréről kapta, aki e vidék felderítésében komoly tevékenységet fejtett ki. A fejlett települést a tatárok földig rombolták. A török hódítás idején pedig olyan sanyargatott helyzetbe került, hogy lakói elmenekültek, s így hosszabb ideig lakatlanná vált. Újratelepülésétől igen szépen fejlődött.*

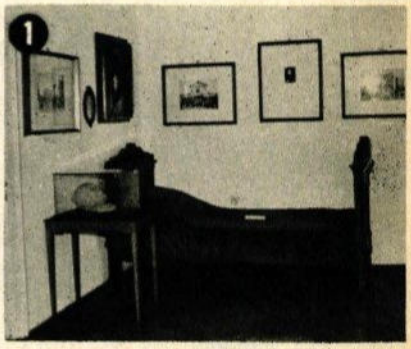
Tarcal a tokaji hegység jelentős borvidéke. A felszabadulás után a szőlőtermő területeken jelentős rekonstrukciót hajtottak végre, melynek következtében lehetővé vált a gépesített, nagyüzemi szőlőtermelés.

Mintegy tiszteletadásként pontosan félkörívben kerüljük meg a Tokaj-hegy lábát, hogy megérkezhessünk a borok királyának fővárosába — Tokajba. *A település magvát — mint a hegyaljai községek legtöbbjénél — a honfoglaláskori szálláshelyek alkotják. A közeli települések (Tarcalon kívül Tolcsva, Ond stb. is) nevüket a honfoglalás korabeli vitézektől kapták. E nagy kiterjedésű területen — a két folyó ölelkezésénél* (3. kép) *— Tarcal alvezér, a kor szokásának megfelelően, azonnal megkezdte a földvár építését. Tokaj várát nem a hegytetőn, hanem a Tisza és a Bodrog összefolyása által képezett, két oldalról folyók által védett háromszögben építették fel. Ebből a földvárból fejlődött ki Tokaj híres vára.*

Az 1074. év körül vér festette meg a folyók vizét s áztatta a hegy tövét. Salamon király unokabátyjával, Gézával vívott itt nagy csatát. Az ütközet után Géza a földvárban keresett menedéket. A sövényfonással védett földvárat 1388-ban kőtoronnyal erősítették meg. A XV. században kőfalak, védőbástyák, majd ötszögletű emeletes bástyatornyok kerültek az egykori földvár helyére. A várat sokan birtokolták. Volt idő, amikor Brankovics György szerb despota, majd Giskra huszita vezér, később a Hunyadiak, Rákócziak birtokában volt. Dózsa egyik alvezére 1514-ben sikertelenül ostromolta, majd 1526-ban Szapolyai János főhadiszállásnak rendezi be a várat, mely ez időben a Tiszántúlra és az Erdélybe vezető hadiút kapuja volt. Ez év októberében Szapolyai Jánost itt választották királlyá, s egy ideig a vár falai között őrizték a koronát és a koronázási jelvényeket. A következő évben pedig ugyancsak itt szenvedett vereséget az ellenkirály — Habsburg Ferdinánd — csapataitól. Száz évvel később, 1627-ben Bethlen Gábor itt kötötte meg az országos békét. I. Rákóczi Ferenc a várat külföldi mérnökök tervei alapján megerősíttette.

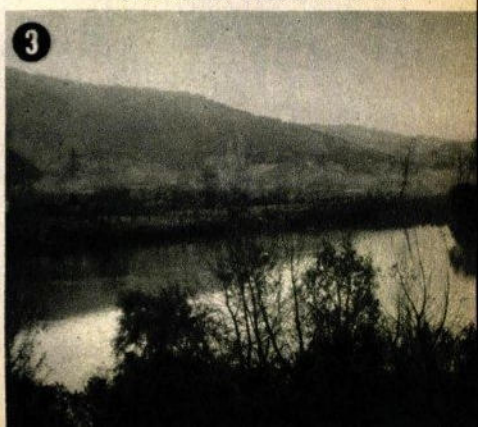
A XVII. század folyamán és a XVIII. század elején Tokaj és környékének lakossága jelentős szerepet játszott a szabadságmozgalmakban. Több ízben indítottak harcot a császári csapatok ellen. A XVIII. század elején hol a kurucok, hol a császáriak birták a várat. II. Rákóczi Ferenc 1704 januárjában elfoglalta, s még ez év októberében „hadászati" okokból parancsot adott az akkor már korszerűtlen vár lerombolására. Ezzel végleg megpecsételődött Tokaj várának sorsa, mely romjaiból soha többé nem épült fel. 1849 januárjában a magyar csapatok két ízben is igen véres, de győztes csatát vívtak a Schlick tábornok által vezetett császári hadak felett. Ez volt az utolsó nagy történelmi esemény a hegy lábánál.

(Folytatjuk)





(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



Almássy Tibor:

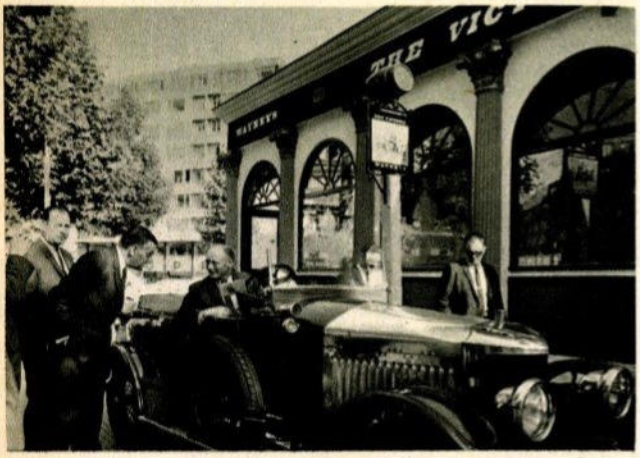
Tanulmányúton Angliában

Mintha Dárius mérhetetlen kincse mind patinás autóvá változott volna: olyan lenyűgöző a látvány itt, Beaulieuban (ejtsd: bjulje), Anglia Nemzeti Autómúzeumában.

Reading-Winchester nevezetes városain, környező szép tájain vezetett a jó néhány órás autótúra Londonból Délnyugat-Anglia e nevezetes városkájába. Sok éve annak, hogy az autók iránt rajongó, azóta elhúnyt Lord Montagu egy párját ritkítóan érdekes ősautót állított közszemlére otthonában. Sokan megcsodálták. Aztán az első kiállítási darabot gyorsan követték a többiek. És az ifjabb Montagu lord, apja emlékére egy-egy újabb példánnyal szaporította a gyűjteményt. Üvegtetős csarnokokat kellett építeni. S ma ott tartanak, hogy a világ minden országából évente mintegy 6 millió ember látogat ide. Nem számítva a tízezreket, akik a muzeális darabokat nyilvános szerepléseik, ország- és világjáró versenyeik alkalmával ugyancsak megszemlélhetik.

Az 1952-ben alapított Montagu Motor Múzeumból jött létre — a gyűjtemény kiegészítésével és a Brit Autógyártók Szövetségének támogatásával — a mai nevén: Anglia Nemzeti Autómúzeuma. Szép parkkal övezett, hatalmas üvegtetős csarnokaiban hét fő csoportban rendezve őrzi és tárja a látogatók elé a motorizáció hajnalkorából származó egyedi autókat, a későbbi produktumokat, a versenygépeket, a haszonjárműveket, motorkerékpárokat és korunk autóiparának jellegzetes, kiemelkedő példányait is. Ugyanakkor e Múzeum hallatlanul gazdag könyvtára, fotóarchívuma átfogja a motorizáció fejlődéstörténetét, és nélkülözhetetlen segítője a technikatörténet iránt érdeklődőknek, kutatóknak.

3. A világ leggazdagabb autómúzeumában



Az 1913-ban készült Vauxhall „Prince Henry" kocsival az „ifjabb" Lord Montagu — aki apja emlékére a Múzeumot alapította — nemrég mintegy kétezer kilométert utazott az európai országokban

A patinás autók egy különösen érdekes sora: 1. 1910: Austin 7 LE. Amikor Herbert Austin 1905-ben megalakította társulatát, azonnal felhagyott a hagyományos vízszintes motorelhelyezéssel. Kivételt képezett az egyhengeres „Seven", amely tulajdonképpen nem is volt teljesen Austin-termék, hanem Coventryben sebtében előállított, úgynevezett népautó, amelyet két év alatt piacra dobtak. Ez a típus nem is volt nagyon sikeres, és a kezdeti népszerűségéből hamar veszített. Érdekes módon ez a kocsi, felhúzott kámzsájával éppen olyan magas volt, mint amilyen hosszú. — 2. 1913: Fiat „Zero". Tipikusan elsőosztályú autó a saját korából, és jól tükrözi a Fiat reális, egyéni felfogását az autóépítésben. Külön említést érdemel az is, hogy ez az autó (1913-ban gyártották!) rendszeres használatban volt mindaddig, amíg 1956-ban a Montagu Múzeumba nem került. A harmincas években ez a típus erős konkurrenciát jelentett az angol autóknak, és még a második világháború idején is helyt állták a taxi szolgálatában. A Fiat-kocsik 1908 előtt a Mercedes-autókhoz hasonlóan igen drágák voltak. De Giovanni Agnelli elhatározta, hogy olcsó és ütőképes autóival behatol a világpiacra. Így született meg a 2 literes Tipo—1 és az 1,8 literes, nyílt kétüléses, amely a rugalmas motor és a kedvező áttétel révén elérte a 80 km/ó sebességet. — Ezt követi a sorban a kéthengeres, 13,9 lóerős, 1914-es évjáratú Valveless, majd mellette ismét egy márkás autó: az 1913-as, 12 lóerős Newton Bennet. — A képen ötödik (csak az eleje látszik) egy 1914-es, 20 lóerős Sizaire-Berwick. Tipikusan luxusautó, amire a Rolls-Royce hűtőmaszkját idéző orrkiképzés is utal. A kocsikat Franciaországban Maurice-Sizaire gyártotta, és Londonban a Berwicks cég közvetítésével adták el. A gyár tulajdonképpeni birtokosa Alexander Keiller gyümölcsfelvásárló volt, aki ezeket a luxusautókat az első világháború idején, nagy megbotránkozásra zöldség- és gyümölcsszállításra használta. — A sor végén magasodik a 30 lóerős, 1913-as évjáratú Daimler zárt kocsiszekrénye. Ez a típus reprezentálta az elsők között a „panorámakilátást" nyújtó zárt utasteret és az állítható első üléseket. E típus mechanikai szerelvényei, segédberendezései évről évre kissé változtak ugyan, de külső és belső felépítésében lényegileg a hagyományos maradt. Csupán a motorházfedél változása, a hatásosabb fékberendezés és az önindító különbözteti meg az 1913-as, 30 lóerős Daimlert az 1925-ben gyártott testvérétől

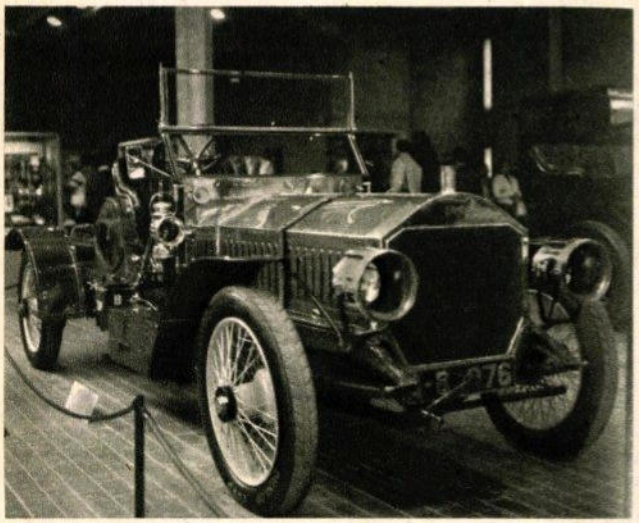


A „Hírességek Csarnokában" a díszemelvényen egy 1909-es évjáratú Rolls-Royce „Silver Ghost" (Ezüst Szellem) áll. Ez a 7 literes erőforrású, teljesen ép, eredeti födarabjait mindmáig őrző modell ma is megközelíti a 100 km/óra sebességet. És e reprezentáns körül még sok-sok, ugyancsak rangos egyedi példány idézi fel a korokat és a konstrukciós irányzatokat. A Hírességek Csarnoka a patinás gyártmányok mellett természetesen megemlékezik a nagy alkotókról, az autózás úttörőiről is. Közöttük szerepel mindjárt a sor elején Karl Benz és Gottlieb Daimler, akik megalkották az első igazi autót. Láthatjuk itt a nagy gondolatot továbbépítő Panhard és Levassor tervrajzait, amelyek ceruzanyomát a klasszikus elrendezésű autók még ma is őrzik ... Egy másik osztályban találjuk az autóversenyzőket és az autóversenyzés úttörőit. Néhányan közülük — mint Lancia és Renault — egyben gyárosok is voltak, de az autósport aktív művelésében is nagy érdemeket szereztek. Kilenc nemzet sok kiváló versenyzőjének idézik itt fel — versenygépeikkel és tárgyi emlékeikkel együtt — a pályafutását, életútját a 19. századi autós hírességtől, Fernand Charrontól a rekorddöntőkön át egészen a skót Jim Clarkig, a még ma is eredményes Jackie Stewartig, illetve más nemzetiségű pályatársaig.



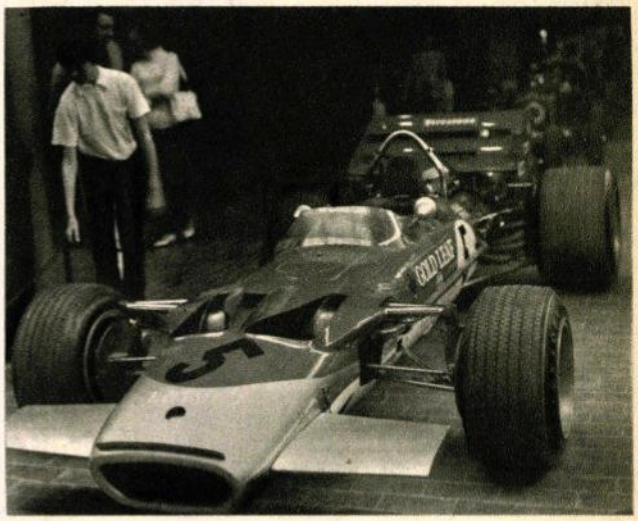
1934: Talbot—105. A francia Clément-Bayard, majd 1920-tól a Sunbeam-Talbot-Darracq vállalkozásból született két fő változata, a hathengeres, 2,3 literes, 90-es típusjelzésű és a 3 literes 105-ös vált a versenyeken is ismertté. Különösen ez utóbbi, 1934-ben kiadott 105-ös modell, amely már egy gyorsító fokozatot is magában foglaló sebességváltóval rendelkezett, és így rendkívül rövid idő alatt elérte a 145 km/óra sebességet





1968: Lotus—49. A Lotus-csapat Forma—1 osztályába tartozó versenygépével Graham Hill 1968-ban a negyedik helyezést érte el a Kanadai GP-n, a második az USA GP-n és első Mexikóban. Egy évvel később, 1969-ben ugyancsak Hill a második helyezést éri el ezzel a géppel a Dél-afrikai GP-n, majd a Brands Hatch-verseny bajnoka. A Spanyol GP-n bekövetkezett baleset után a versenygépet újjáépítik, és a továbbiakban már Jochen Rindt vele szerzett győzelmeit tarthatjuk számon: az amerikai, az olasz, a kanadai és az angol Nagydíjat mondhatja magáénak. 1970-ben Rindt ugyanezzel a versenygéppel a monacói versenyen is győz és megszerzi a Nagydíjat

Ez a hatvan lóerős, hathengeres, 1907-ben kiadott Napier volt a világon az első igazán sikeres, kereskedelmi forgalomban szereplő autó. Egyébként Napier volt az első olyan angol gyár, amelynek kocsijai a nemzetközi versenyeken is részt vettek. Így a korai gyártmányok egyike már 1902-ben elnyerte a Gordon Bennet-serleget, amelyet a későbbi győzelmekkel sikerült is megtartania. A „Silver Ghost" születésének idején és azt követően is még néhány évig a Napier volt a híres Rolls-Royce elsőszámú riválisa. De nem sokáig: 1924-ben Napier a repülőgépmotorok gyártására rendezkedett be és felhagyott az autóépítéssel



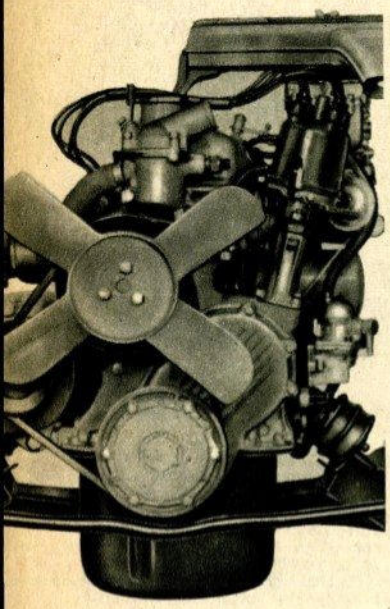


Ne tévesszen meg senkit a látszat: ez nem egy harmincas évjáratú Panther, ma is ilyen jól karbantartott állapotban. Hanem: egy ma gyártott Panther, amely a harmincas évek hangulatát idézi, de az eredetinél sokkalta erőteljesebb. A kétüléses új sportautó a Jaguar 3,8 literes erőforrásával 185 km/óra sebesség elérésére képes. A teljesen szinkronizált négysebességes nyomatékváltónak gyorsító fokozata is van, és a hathengeres, soros elrendezésű motor 5500 fordulatnál 240 lóerős teljesítményt ad

A Múzeum egyik legújabb példánya: a 475 típusjelzésű Mini Clubman GT, amelyet a BLMC ezekben a hetekben adott ki először. Tulajdonképpen a népszerű Mini luxusváltozata, egy egész sereg különleges, valóban a fényűzést szolgáló járulékos berendezéssel kiegészítve. A motor lényegében az alaptípus 127 kcmes erőforrása, amely azonban itt lényegesen jobb gyorsítóképességű, és maximálisan 161 km/óra sebességet tesz lehetővé. Amikor ezt a csodálatosan felszerszámozott Minit szemléli az ember, önként vetődik fel a kérdés: mindez miért? Hiszen a Mini, éppen nemesvonalú egyszerűségével és viszonylagos olcsóságával kedveltette meg magát.



AUTÓSOKNAK



ISMÉT FIMOL-TÉMÁRÓL

írunk, mert mostanában nagyon élénk érdeklődés kíséri a kenéstechnikai közléseket. Legutóbb egy szakmai beszélgetés során az is szóba került, hogy a centrifugálszűrős motoroknál esetleg a szűrőbetét peremére kicsapódik és ott le is rakódik a molibdéndiszulfid, vagyis a Fimol szilárd kenőanyaga.

Mi továbbítottuk az eszmecsere során felvetődő újabb kérdéseket, amelyekre végül is olvasóink elé kívánkozó szakértői véleményt — megnyugtató választ — kaptunk.

Többek között azt, hogy tévedésen alapulhat ez az aggály, hiszen a Fimolban levő molibdéndiszulfid nem ülepedik, ki nem szűrhető és ki nem centrifugálható.

Mindezeket az állításokat alátámasztja egy még 1968. június 26-án keltezett Átor-levél fotókópiája, amely korábbi vizsgálatok tényeit foglalja össze. Azoknál a vizsgálatoknál négyféle motorolajhoz adalékolták a Fimolt, és a centrifugálási próbánál „adalék-kiválás nem volt". Olyan megállapítást is tartalmaz a jelzett vizsgálat, hogy: „a mintáknál adalék-kiülepedést nem tapasztaltunk".

A levél zárómondata pedig így hangzik: „Kérjük a fentiek szíves tudomásulvételét".

Nos, mindezek tudomásulvétele után úgy véljük, ismét sikerült tisztázni egy vitatott témát . . .

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR DECEMBER 14-ÉN

MOSZKVICS	32 251
MOSZKVICS Kombi ...	724
POLSKI-FIAT-1300	8 486
POLSKI-FIAT-1500	4 224
SKODA	30 672
SKODA Sport Coupé	129
TRABANT Limousine ...	43 849
TRABANT Kombi	6 070
TRABANT Hycomat ...	987
WARTBURG Limousine	18 329
WARTBURG de Luxe ...	14 359
WARTBURG de Luxe tolótetős	813
WARTBURG Tourist ...	1 987
ZAPOROZSEC	13 129
ZASTAVA	2 901
ZSIGULI (Budapest) ...	19 926
ZSIGULI (Debrecen) ...	10 871

AMIKOR HAVAZIK,

az útra kelő autósok joggal szeretnék tudni: hol, milyenek az útviszonyok. A tájékozódáshoz először is azt a segítséget szeretnénk nyújtani, hogy közöljük a **KPM Közúti Főosztály** telefonjait (229-447 és 229-625), ahonnan a hazai főutak hálózatának esetleges hóakadályairól tudnak felvilágosítást adni. Az alsóbbrendű utak, útszakaszok állapotát pedig az illetékes **Közúti Igazgatóságok** ismerik a legjobban, azokról tehát ajánlatos a táblázatban megadott telefonokon érdeklődni.

Megye	KPM Közúti Igazgatóság	Ügyeleti telefon
Pest megye	Budapest	189-496
Békés megye	Békéscsaba	12-966
Hajdú-Bihar megye	Debrecen	14-282
Heves megye	Eger	19-54
Győr-Sopron megye	Győr	13-387
Csongrád megye	Hódmezővásárhely	11-833
Somogy megye	Kaposvár	14-460
Bács-Kiskun megye	Kecskemét	12-714
Borsod-Abaúj-Zemplén m. ...	Miskolc	34-551
Szabolcs-Szatmár megye	Nyíregyháza	13-65
Baranya megye	Pécs	15-067
Nógrád megye	Salgótarján	29-21
Tolna megye	Szekszárd	12-476
Fejér megye	Székesfehérvár ...	13-381
Szolnok megye	Szolnok	13-834
Vas megye	Szombathely	12-945
Komárom megye	Tatabánya	13-56
Veszprém megye	Veszprém	12-513
Zala megye	Zalaegerszeg	11-552

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

DECEMBER 24.

Debrecen
Miskolc
Nyíregyháza
Szeged

DECEMBER 31.

Debrecen
Kecskemét
Mátészalka
Miskolc
Nagyatád
Nyíregyháza
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

1973 JANUÁR 7.

Békéscsaba
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunhalas
Kisvárda
Körmend
Miskolc
Nyíregyháza
Pécs
Szentes
Székesfehérvár

JANUÁR 8. hétfő

Dabas

JANUÁR 10., szerda

Szentlőrinc



A POLSKI-FIAT 126p

varsói bemutatójáról szóló legutóbbi tudósításunk szövege kitért arra is, hogy ehhez a miniautóhoz már egy lakókocsit is terveztek a lengyelek. Ez a képünk viszont azt bizonyítja, hogy nem csupán a terve, hanem egy vontatható mintadarabja is elkészült már az utánfutó-házacskának. Igazán megnyerő külsejű ez a két kereken gördülő építmény, amelynek méreteit sejteni lehet, ismerve a vontató jármű nagyságát. Nyilván a súlya is kedvező, ha a kis Fiathoz kapcsolható. Úgy tudjuk, a most következő év elejétől Niewiadowban már megkezdik gyártását. Tervezett ára 25—30 ezer zloty, de ez az összeg akkor mond többet, ha tudjuk, hogy a 126p típus 69 000 zlotyba fog kerülni.

Egyedül a kocsiban



A feltűnő, fekete-fehér festésű ikerlámpás, 1500-as Fiat és az új Zsiguli versenyére éppen a budapesti Verseny utcában figyeltem fel. Két magánautós nyomta ott a pedált, hogy legalább 80-as tempóval érjenek a Kerepesi út torkolatához. Én Egerbe igyekeztem azon a napon, november 29-én. Szerkesztőségi ankétra, a Megyei Művelődési Központba... Már az indulásnál sokan szóltak: „Vigyázz azon az úton!"

Igen, akkor mindenkinek a gondolataiban nagyon élénken élhetett az a négy fiatal, akik éppen egy héttel korábban azon az úton haltak meg. Ők Egerből indultak hazafelé...

Talán azért is tűnt akkor olyan különösen ellenszenvesnek a két autós versenye az arra vezető úton.

Még talán csak annyit, hogy akik ugyanott lassan hajtottunk, legalább három közlekedési lámpa pirosánál együtt várakoztunk a „versenyzőkkel", akik a további tilosig, néhány száz méterig persze újból folytatták a harcot. Hogy miért, azt ki tudhatja...

Azután eltűntek a láthatárról, és attól kezdve — legalábbis én úgy vettem észre — szokatlanul nyugodttá, rendezetté vált ennek az országútnak az élete. Gondolom, másoknak is szóltak azokban a napokban: vigyázz, ha arra jársz!

Őszi délután volt, egy ideig még csillogott a napfény, azután szürkült a táj. Amikor az Eger környéki kapaszkodókhoz értem a kanyargós úton — ahol a gyors kocsikkal járók mindig szeretik megmutatni, hány lóerővel rendelkeznek — most akik arra tartottak, lassan hajtottak.

Lehet, hogy mindezt a véletlen rendezte így, de azt hiszem, mégsem a véletlen fogta vissza a kocsikat. És úgy tűnt, hogy akkor, azon az úton, késő este, amikor már visszafelé haladtam, egészen Pestig mindenki nagyon óvatos volt. Alig volt előzés, a fényszórókat időben lehunyták, és ha két autós egymás mellé került, igyekeztek az út széléhez húzódni.

Nem hiszem, hogy tévednék, amikor arra gondolok, hogy az a tragédia ült az úton, ami ott nemrég történt a síneken.

Sok minden eszébe jut ilyenkor az embereknek. Fogadalmakat tesznek, felidéznek elfelejtett epizódokat, eseteket. Amikor egyedül vagyunk a kocsiban, persze hogy sok mindenre gondolunk. Ha máskor is jártunk már arra, akkor jóval régebbi emlékek is elénk vetítődnek.

Például egy utazás arrafelé egy olyan tanácskozásra, ahol a díszterem falán először láttuk azt a feliratot, amely arra figyelmeztetett ott mindenkit, hogy: „Az életé az előny!"

Akkor is ősz volt. Azon az úton vezettünk. Autós újságírók, az Interpress sok országot képviselő tagjai folytattak akkor szervezett vitákat a forgalom rendjéről, a közlekedés szabályairól és szokásairól, jelzőtábláiról... Azt azonban vita nélkül fogadta el ott is mindenki, hogy az életé az előny.

Úgy hisszük, hogy ez a jelszó, amelyet magunk is oly sokszor igyekeztünk nyomtatott betűvel és élőszóval egyaránt hirdetni, a közlekedés lényegét jelenti.

Sajnos, gyakran mégis azt tapasztaljuk, azt látjuk, hogy az élet előnyére sokan csak akkor gondolnak, amikor valami nagyon szomorú esemény eleven hatása települ rá egy-egy útvonalra, vagy útkereszteződésre.

Az éjszakai utazások, az őszi ködfalakon csillogó káprázta tó lámpafények különösen sok figyelmeztetést tudnak adni a volánt forgató embernek. Kár, hogy amikor túljutunk az ilyen felhőnek tűnő félelmetes ködrétegen, be akarjuk pótolni az elveszített időt, és újból veszélytelennek gondoljuk az előttünk álló szakaszt.

Pedig meg kell szoknunk, meg kell tanulnunk, hogy minden autósutazás rejteget csapdákat. És sohasem szabad megfeledkeznünk arról sem, hogy a világ minden útjának voltak, és vannak, és bizony lesznek is halottjai.

Számítanunk kell annak a kocsinak esetleges hibáira, amelyiket mi magunk vezetünk, és arra is, hogy a szembejövőkkel ugyancsak történhet valami. Nem zárhatjuk ki a veszélyt jelentő okok közül a járműveket irányító emberek, a jelzéseket kapcsolók, az utakat építők hibáit sem, minthogy az útjelzések rongálóinak felelőtlenségével is számolnunk kell.

Persze, amikor mindezekre gondolunk, azt is mondhatjuk: nehéz így autózni. Bizony ez így van, az autózás nem könnyű dolog. Az egyik oldal nyújtja a mindig gyorsabb, biztonságot igérő autókat, a másik oldal pedig még nem tart ott, hogy megteremtse a lehetőséget ezeknek a modern járműveknek zavartalan élvezésére.

Ilyen gondolatai is támadhatnak az autósnak, amikor egyedül ül éjszaka a kocsiban, és nyomasztó emlékek kísérik. Néha a józan jelzőfények is kísértetiessé tudnak válni, a felcsillanó lámpák mögött pedig különösen sötétnek tűnik a sötétség...

Az egyenletesebb világítás azután megint reálisabbá teszi a látott dolgokat, a gondolatokat is. Már dühöngünk a keskeny hegyi útra erőlködő, elhanyagolt teherautók miatt. Olyan füstfelhővel borítanak faluhosszúságú szakaszokat, hogy még a sűrű ködben is jobban lehet talán látni, mint ezek mögött. Dühöngünk, mert hátsó kerekeikről hiányzik a sárfogó lemez, és úgy telefröcskölik a szélvédőt, hogy percekig tart, amíg újra átlátszóvá moshatjuk az üveget. Dühöngünk, mert elénk fordulnak anélkül, hogy bármilyen jelzésüket észlelnénk. A hatalmas jármű vagy pótkocsi egyébként is halvány fényű, inkább aprónak, mintsem megfelelőnek mondható villogóit is vastagon lepi be a sár. A szabadon hagyott ikerkerekek közül akadálytalanul vágódhat ki az oda szorult kő vagy tégladarab — éppen a szemünk elé...

Dühöngünk, mert tudjuk, hogy ezeket a veszélyforrásokat kevés pénzzel, kevés munkával lehetne kizárni a közlekedés csapdái közül.

Máskor értetlenül figyeljük, hogy csupán egy jól látható, sötétben is világító — vagy legalább a rávetített fényt visszatükröző — tábla vagy táblasor hiánya akadályozza, hogy az életé legyen az előny.

Máshol azok miatt dühöngünk, akik játszótérként használják az utakat, és vészes-véres versenyeket futnak — mások veszélyére is.

Nem tudunk azok pártjára állni, akik csak azt nézik, hogy autójuk milyen sebességre képes, de azt már nem veszik tekintetbe, hogy mikor és hol autóznak.

Az autónak nemcsak sebessége, hanem feladata is van. Embereket kell célhoz juttatni és embereket kell ellátni az autók segítségével. Erről sohasem szabad megfeledkezni. Úgy kell figyelni — de úgy is kell jelezni — az utakat, hogy azokon az életé lehessen az előny...

Liener György

KNEB-vizsgálat autóink javításáról

Az autós társadalom figyelme és érdeklődése az utóbbi időben egyre jobban az autójavítás problémaköre felé fordul. Az autó zökkenőmentes üzembentartása talán a legfontosabb szempont az autóval törődők, az autójukat szerető tulajdonosok körében. Az üzemeltetési körülmények biztosítása számos esetben nemcsak kényelmi, kulturális, vagy pihenési célokat szolgál, hanem egzisztenciális kérdés. A gépkocsival munkába járó, vagy a járművét munkaeszközként használó ember sokszor megoldhatatlan problémákkal találja magát szemben akkor, ha autója nem indul, elromlik, vagy javítás alatt van.

A gépkocsitulajdonosok száma egyre növekszik. Ha a jelenleg közútjainkon futó, megközelítően 250 ezer magánautó számát megszorozzuk az átlagos családlétszámmal (3 fő), akkor már csak a közvetlenül érintettek is háromnegyed millióra tehetők. Ha ehhez még hozzászámoljuk az érdeklődőket, ismerősöket, akkor bizony mondhatjuk, hogy ez a téma széles körű társadalmi érdeklődés középpontjában áll.

A szemünk előtt lejátszódó gyors ütemű motorizációs fejlődés emlegetése szinte már közhelynek tűnik szakember és nem szakember előtt egyaránt. Mindennap halljuk, olvassuk az ezzel kapcsolatos véleményeket, eseményeket. Az azonban már ritkábban kerül a nagyközönség elé, hogy a kiegészítő „háttér-ágazatokkal" bizony baj van. A motorizációs szinthez képest az ezt kiszolgáló feltételek, létesítmények fejlődése, növekedése nem tartott lépést. Itt elsősorban az utak, a javítóbázis és az üzemanyagellátó hálózat említhető. És ezek nem kielégítő voltát mindnyájan érezzük is.

Az említett témakörök közül főleg az autójavítással kapcsolatban sok a probléma. Tudomásunk van az ügyfelekkel való rossz bánásmódról, az elvégzett munka rossz minőségéről, számlázási szabálytalanságokról, lopásokról stb. Ezekben vannak bizonyíthatatlan, sokszor csalódott vagy sértett magatartásból származó állítások is, azonban nagyobbik részük valóban létező hibákat, mulasztásokat jelez. Ezeket a társadalom érdekében ki kell javítani, a hibaforrásokat fel kell tárni és meg kell szüntetni.

A panaszok és bejelentések arra mutatnak, hogy a rendelkezésre álló kapacitások ma még sem mennyiségileg, sem minőségileg nem tudják kielégíteni az igényeket. Ugyanakkor egyes autójavító vállalatok arról panaszkodnak, hogy bizonyos időszakokban „igen kevés dolguk van". A helyzet orvoslása, az igények megfelelő szintű kielégítése elsősorban az autójavító vállalatok és szövetkezetek feladata. Ennek a feladatnak a vállalatok és szövetkezetek saját eszközeik és ezek kiegészítéseként kapott központi juttatások és kedvezmények felhasználásával tesznek eleget.

A kormány nagy összegeket, jelentős eszközöket bocsátott az autójavításokkal foglalkozó gazdasági szervezetek rendelkezésére, azzal a céllal, hogy a kimondottan lakossági javító-karbantartó feladatokat ellátó kapacitásokat fejlesszék, a meglevőket bővítsék, a szolgáltatási színvonalat emeljék. A negyedik ötéves tervperiódusra konkrét terv készült a szolgáltatások fejlesztéséről, és ennek végrehajtásával a tervidőszak elején meglevő javítókapacitást 1975-re a kétszeresére kívánják emelni.

A pénzösszegek odaítélése megtörtént, az elmúlt két évben már több helyen ennek nyomán új javító-karbantartó kapacitások létesültek. A tervek végrehajtását azonban számos tényező nehezíti, előre nem látható változások következtek be.

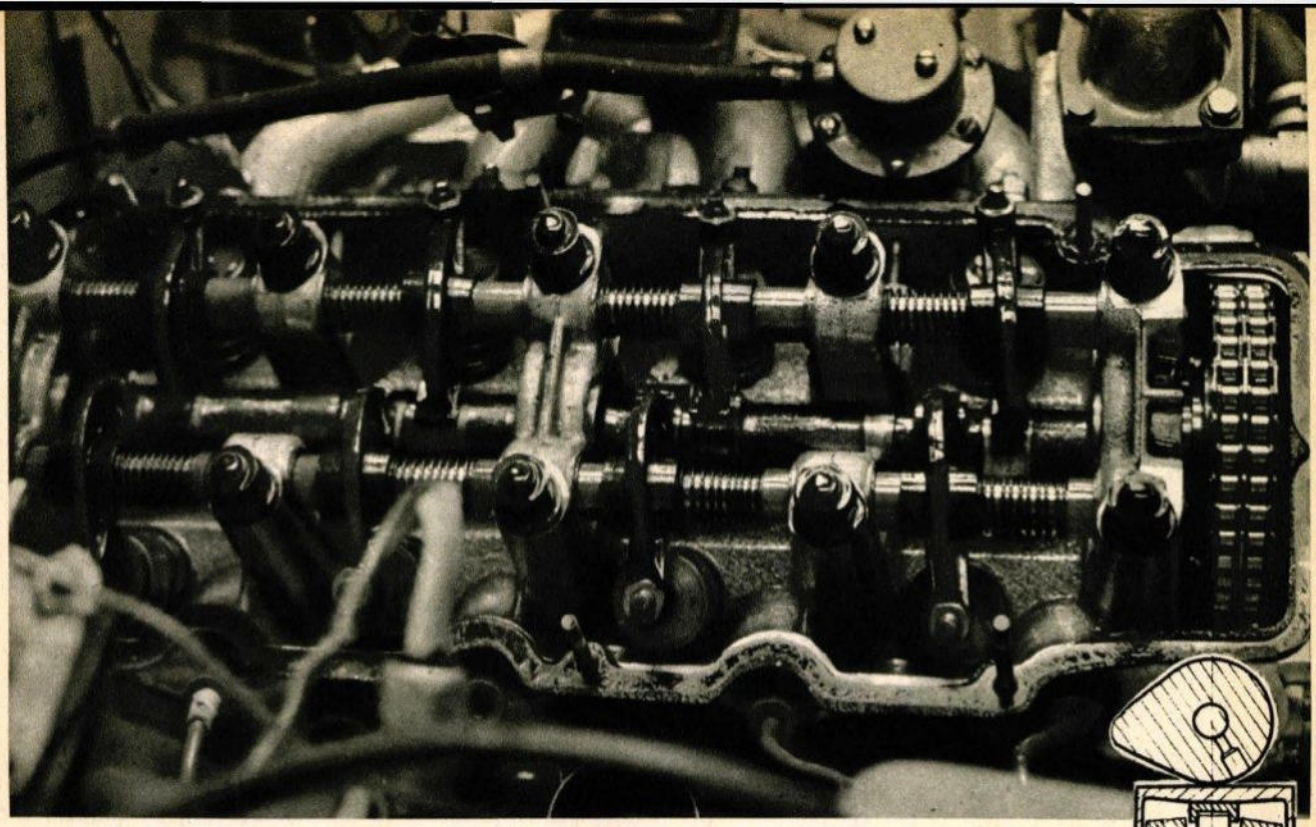
A Központi Népi Ellenőrzési Bizottság most indított országos vizsgálata éppen azt kívánja feltárni, hogy az érdekelt szervek hogyan gazdálkodtak a központi támogatás és más egyéb kedvezmények formájában rendelkezésükre bocsátott pénzzel. Megtettek-e mindent a lakossági szolgáltatások minőségi szintjének növelése érdekében. Az ellenőrzési feladatok közé tartozik a módosított gazdasági szabályozók hatásának vizsgálata, a garanciális javítások körének, az árszínvonal kérdésének, a magánkisiparosok tevékenységének, valamint még sok más, ebbe a témakörbe tartozó problémának megvizsgálása.

A vizsgálat fel kívánja tárni azokat az akadályozó tényezőket, amelyek a tervszerű fejlesztést gátolják, és ezek alapján javaslatokat próbál kidolgozni a feszültségek feloldására és a problémák orvoslására.

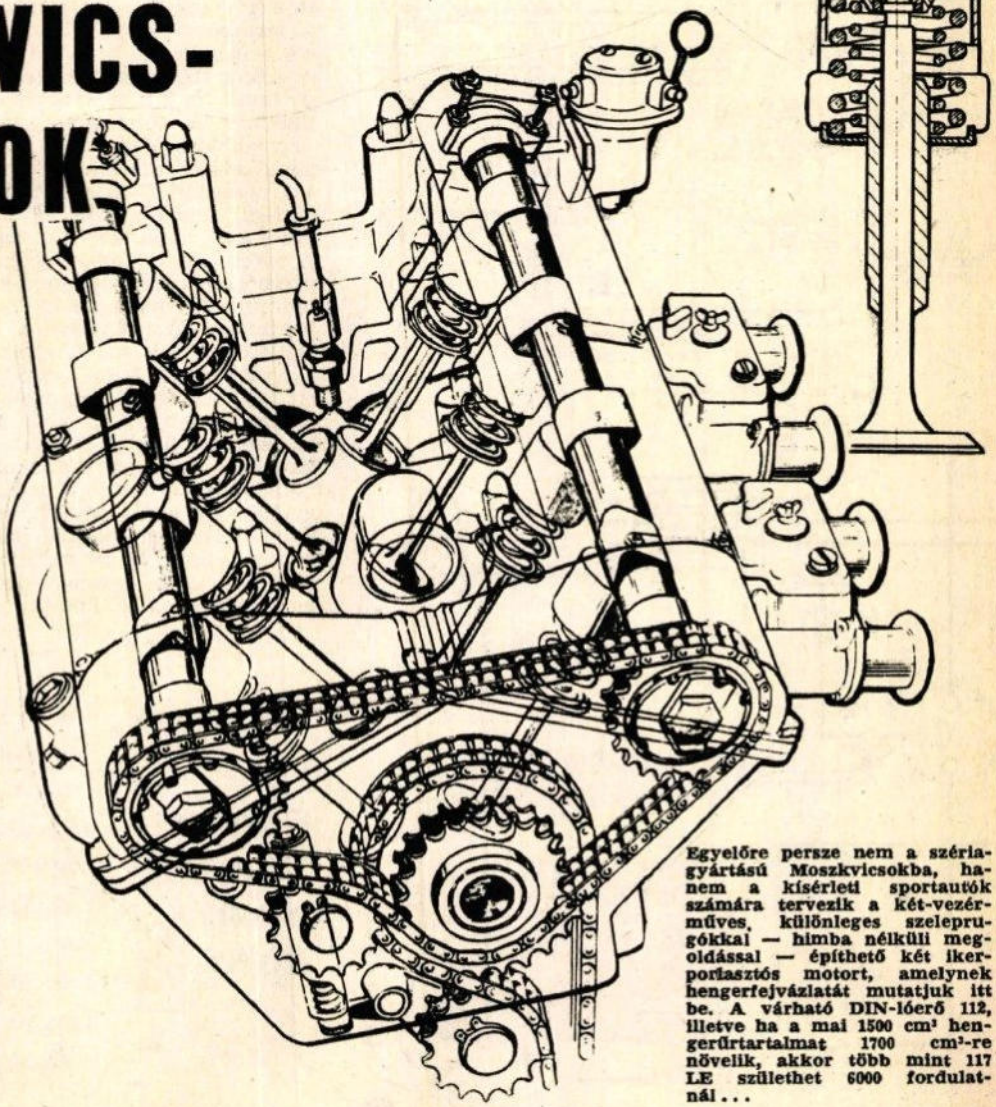
A főbb megállapításokról és a tett intézkedésekről az autósok egyre növekvő táborát és az érdeklődőket tájékoztatni fogjuk.

Mi reméljük, hogy a KNEB-vizsgálat eredményeinek hasznosítása hozzájárul majd ahhoz, hogy a tervidőszak végére a javító-karbantartó hálózatunk olyan szinten tud a követelményeknek eleget tenni, hogy az autósok majd nem érzik magukat becsapva, amikor a szervizből elhozzák kocsijukat.

Dr. Szentkláray Ferenc



MOSZKVICS-MOTOROK



A 412-es modell ugyan már nem újdonság nálunk, de egy ilyen kép a vezérlésről, a szelepek elhelyezéséről még azok számára is érdekes lehet, akik nap mint nap egy ilyen motor segítségével járják útjaikat. Mi magunk több mint két éve hajtunk 412-es Moszkvicsot, és csak dicsérni tudjuk a korszerű, felülvezérelt, függőszelepes konstrukciót.

Gyakran jut eszünkbe az is, hogy nem olyan régen még kizárólag a sportkocsik jellemzője lehetett a hasonló megoldás. A 20 fokos döntésű, négyhengeres, vízhűtéses, soros motort — V-alakban elrendezett szelepekkel, kettős vezérműlánccal — a jól gyorsuló kocsik egyik jellemzőjeként említik ma is. Sok ezer kilométeres gyakorlat alapján tudjuk, hogy a 412-esnél is jól bevált ez a „látványos" vezérmű, amely az 5800 percenkénti fordulatú motornál minden pillanatban bizony sokat és szinte boszorkányos módon dolgozik.

A szovjet „Za ruljom" szaklap viszont már egy további lépésről, további kísérletről közöl rajzot. Olyan Moszkvics-motorról van szó, amelyik autósnyelven már nem szimpla, hanem kettős OHC vezérléssel működik . . .

Egyelőre persze nem a szériagyártású Moszkvicsokba, hanem a kísérleti sportautók számára tervezik a két-vezérműves, különleges szeleprugókkal — himba nélküli megoldással — építhető két ikerporlasztós motort, amelynek hengerfejvázlatát mutatjuk itt be. A várható DIN-lóerő 112, illetve ha a mai 1500 cm³ hengerűrtartalmat 1700 cm³-re növelik, akkor több mint 117 LE születhet 6000 fordulatnál . . .



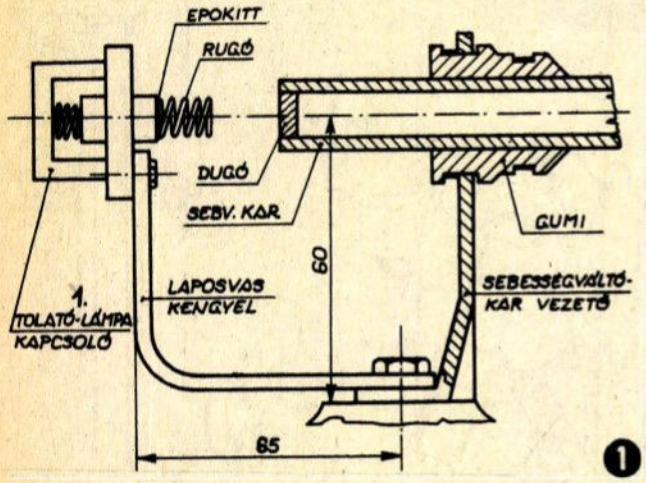


Tolatólámpák a 601-es Trabantra

A napok rövidülnek, korán sötétedik. Aki kocsival jár, ilyenkor sokszor bosszankodik, ha rosszul világított helyre, akár fedett garázsban, akár csillaggarázsban be kell állítania a kocsit. Irigykedve gondol azokra, akiknek az ilyen manőverekhez tolatólámpa könnyíti meg a dolgát.

Miért ne élvezné a Trabant tulajdonosa is ezt az előnyt? — veti fel a sorok között Csehi Imre üzemmérnök olvasónk a kérdést, amikor leírja, és a mellékelt rajzok alapján útmutatást ad, hogyan lehet egyszerű eszközökkel a Trabant—601 féklámpáit tolatólámpaként felhasználni. Örömmel közöljük ötletes megoldását, gondolva arra, hogy a sok ezer Trabant-tulajdonosnak ezzel jó szolgálatot teszünk.

Olvasónk a tolatólámpa alkalmazása szempontjából két fontos körülményt emel ki. Lényeges — mondja —, hogy a tolatólámpák kizárólag csak a sebességváltó hátrameneti állásában kapcsolódjanak be, és hogy jelzőlámpa figyelmeztesse a vezetőt a bekapcsolt tolatólámpákra, nehogy égve maradjanak, ha leállították a kocsit. A javasolt szerelés a két követelménynek úgy tesz eleget, hogy a kapcsolókar rúdja akkor nyomja meg a tolatólámpák kapcsolóját, amikor hátramenetbe betolják. A tolatólámpákkal együtt pedig kigyullad az irányjelző zöld visszajelző lámpája, és állandó fénnyel ég, mert egy diódán keresztül össze van kötve a féklámpák, illetve most a tolatólámpák vezetékével. A szerelést a rajzok alapján a következőképpen kell elkészíteni:

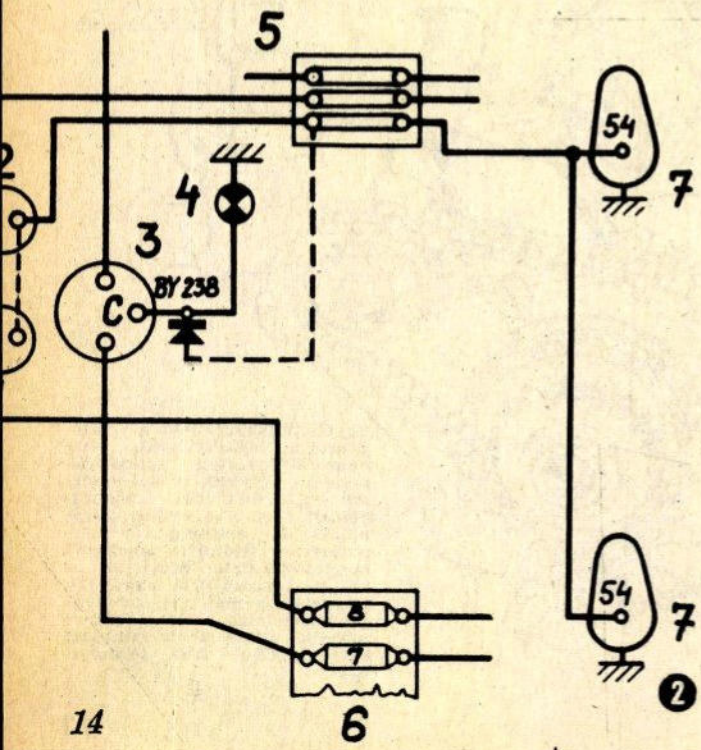


1

A sebességváltókar vezető állványának rögzítő csavarja alá erősítjük az **1. ábrán** látható laposvas kengyelt. A rajzról a szükséges méretek kiolvashatók. A kengyel vége hordozza azt a nyomógombos kapcsolót, amely esetünkben a tolatólámpákat kapcsolja. A nyomógomb üzemeltetése céljából a sebességváltókar végét megfelelő szilárd dugóval kell zárni. Miként a rajz mutatja, a nyomógombot epokittel ráragasztott rugóval kell megtoldani, mert másképpen a sebességváltó-karnak nincs elég hosszirányú mozgása.

A berendezés villamos kötését a **2. ábra** mutatja. Az **(1)** nyomógombos tolatólámpa-kapcsoló két vezetékét a **(2)** hidraulikus fékkapcsoló két kivezetésére kötjük. Ez biztosítja ugyanis, hogy a féklámpák kigyulladnak, és égnek, amíg a nyomógombot a sebességváltó-kar benyomva tartja. A **(3)** villantókapcsoló **C** kivezetésére, az ott levő kék-sárga vezetékkel együtt csatlakoztatunk egy diódát, figyelve arra, hogy a dióda átvezetése a **C** csatlakozás felé legyen. A dióda másik vezetékét az **(5)** összekötőn ahhoz a csatlakozáshoz kötjük, amelyhez a féklámpák piros-fekete vezetéke is csatlakozik. Ha kigyulladnak a féklámpák mint tolatólámpák, a diódán keresztül az irányjelzők visszajelző zöld lámpája is kigyullad. Igaz, hogy menet közben minden fékezéskor is megtörténik ugyanez, de így legalább a fékezés ellenőrzéséhez is jutunk.

Tömössy M. Jenő



2

A szereléshez szükséges anyagok jegyzéke:

- 1 db BV 238 vagy más típusú dióda, amely 200 mA terhelést elbír (pl. BA 121 v. 150, OA 182);
- 1 db nyomógombos csengőkapcsoló, amely nyomás után rugósan kiold;
- 1 db 50 cm hosszú, 1,5 mm-es több erű, hajlékony, szigetelt vezeték;
- 1 db 40×3×120 laposvas;
- 1 db rugó ϕ 16×1, ϕ 1×20;
- 2 db MG×10 jelű csavar.

LANGE, a képvadász

AFRIKAJÁRÓ BARÁTUNK LÁTOGATÁSA A SZERKESZTŐSÉGBEN

Nem vadászó Diana istennő késői utóda, pedig az úgynevezett sötét Afrikában járván, nagyvadakra lőtt. Csakhogy nem gyilkos fegyverrel, hanem az „ártalmatlan" Pentaconnal, Exactával és Practicával.

Az NDK-beli *Harald Lange* ugyanis okleveles fényképész. A magyar *Fusch Antal* fővadásszal együtt járta Tanzánia híres-neves Nemzeti Parkjait, ahol teljes szabadságban tömegesen élnek az elefántok, zsiráfok, zebrák, gnúk, orrszarvúak, gazellák és a 14 km átmérőjű Ngorongko-kráter tavánál a flamingók tízezrei.

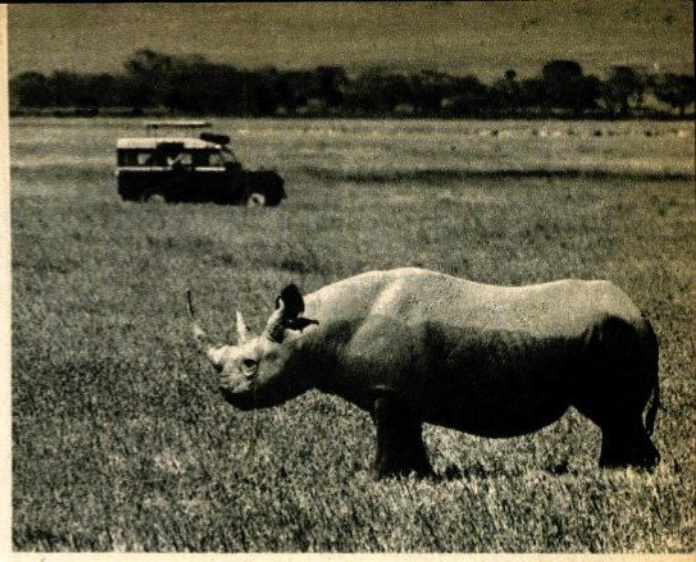
Lange barátunk most rövid ideig Pesten tartózkodott, és felkereste szerkesztőségünket. Elmondotta, hogy 1970-ben is járt Afrikában a „fotó-safarin". Mostani háromhónapos útjukra két összkerékmeghajtású Toyotát és egy VW-t béreltek.

A világ legnagyobb rezervátumában, a 15 000 négyzetkilométeres Sarangetiben mintegy másfélmillió vadállat él szabadon. Erre a területre temészetesen nem szabad fegyvert vinni. A vadállatok ott, nevükkel ellentétben nagyon szelídek, — de persze csak addig, amíg „jogaikban" nem sértik őket. Az a négytagú francia társaság, amelyik figyelmen kívül hagyta a szabályt, és Mikumiban az egyik elefánt „körmére" hajtott, ott pusztult el a Pegueot-ban, amely pillanatok alatt palacsintává alakult a „sértett" elefánt ormányának hatalmas csapásaitól.

A kelet-afrikai rengetegek „országútjain" csekély a forgalom, és mégis, ezen az ember-nem-lakta vidéken százkilométerenként találni benzinkutat, ahol napi áron mérik az üzemanyagot — és ingyen adják a még ennél is fontosabb folyadékot, a vizet.

Mintegy félezer színes és ugyanennyi fekete-fehér fénykép-remek emlékeztet a két vadász tanulmányútjára, amelyről „Safarivadászat Afrikában" címen rövidesen könyv jelenik meg a Gondolat Kiadónál.

Akár vidéki tanítónak is nézhetné az ember *Harald Langet*, aki lobogó lelkesedéssel beszél Afrikáról, ahová vágyik vissza — újabb könyv anyagának gyűjtéséért.



A 200 éve alvó Ngorongko-kráterben készült ez a felvétel. Ki hinné, hogy ez a több mázsás orrszarvú kolosszus 60 kilométeres sebességgel tud száguldani? Langeék érdekes kísérleti méréseiből kiderült, hogy a nagyon gyorsnak tudott strucc „csak" 50-es tempóra képes, míg a macskák családjához tartozó gepárd végsebessége 90 km/óra



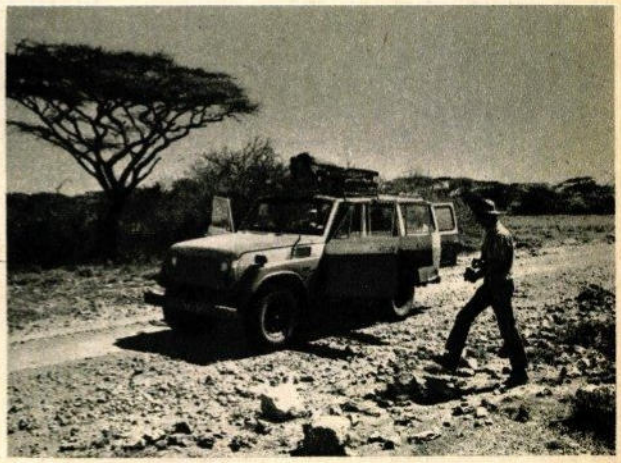
Mi lesz most? Ezen tanakodhatnak a Peugeot könnyelmű utasai. Az ablakokat ugyanis zárva kellene tartani! És mert az oroszlánokat nem szabad pihenésükben zavarni, a fejedelmi állatok, mintha tudnák ezt, várakoznak egy darabig, aztán — lehúzódnak az útról . . .

(HARALD LANGE felvételei)



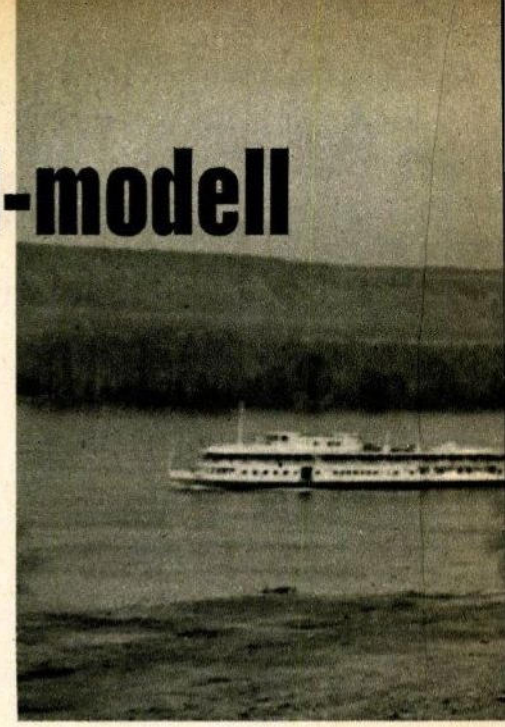
A kecses vonalú gepárd mit sem törődik a VW-val és utasaival

Az expedíció egyik Toyota-terepjárója éppen „jó" útra, barátságosabb tájra érkezik. Néhány perc pihenő; itt is készül új felvétel . . .



VAZ–2103

A harmadik Zsiguli-modell



Az első modell, az alaptípus a 2101-es Zsiguli, amely 1971. júniusa óta sok-sok ezer hazai autós kedvelt kocsija. A második változat, a kombi — amely itt a címkép hátterében is látszik — nem fut még nálunk, de akik kíváncsiak voltak rá, közelről is megnézhették a Budapesti Nemzetközi Vásáron. A harmadik variációt viszont csak azok láthatták eddig, akik mostanában jártak Togliattiban, az új szovjet autóvárosban, vagy annak körzetében.

November hónapban, többek között az AFIT dolgozóinak egy csoportja is járt a gyárban, és *Bálint János* gépjárműtechnikus szerkesztőségünk számára is készített néhány jegyzetet erről a tanulmányútról. Pontosabban arról, hogy a harmadik Zsiguli-modell, a 2103-as milyen benyomást keltett.

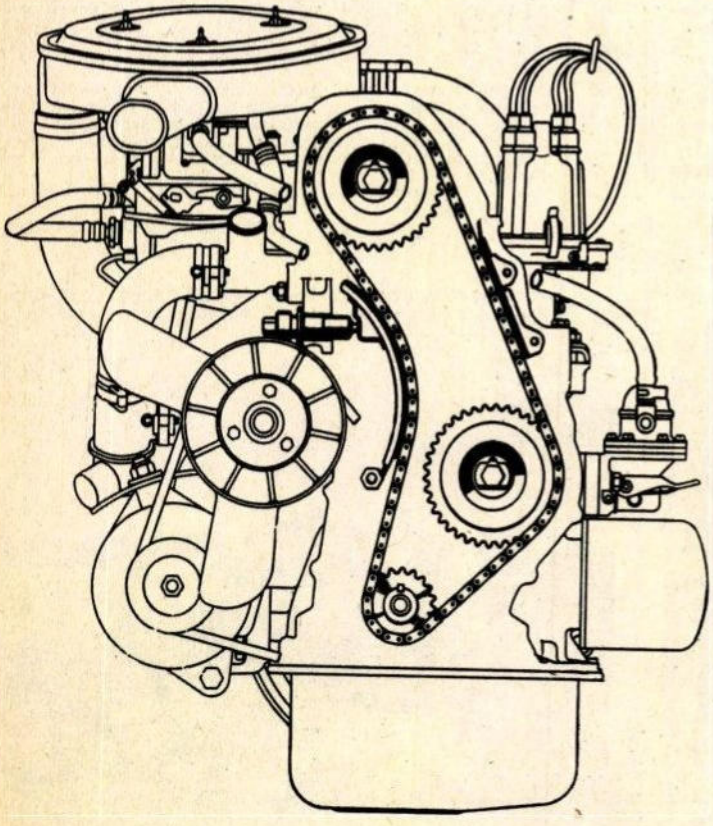
Annak ellenére, hogy 1973-ra még nem várható a kocsi exportja, bizonyára sokan kíváncsiak olvasóink közül is arra, hogy milyen is lesz, illetve mit tud. Nos, a jellemző műszaki adatokat ugyan lapunk ez évi 13-as számában is közöltük, de fényképeket, rajzokat most mutatunk először az újdonságról. Főként olyan ábrákat, amelyek a korábbi típustól eltérő részletekre vonatkoznak.

A motorkonstrukció — bár alapvetően megegyezik a 2101 és 2102 típusával — mégis mutat némi változást. Itt például a 76 mm-es furatjelzés mellé nem 66-os, hanem 80 mm-es löketméret tartozik. A hengerűrtartalom 1401 cm^3, a teljesítmény pedig 5600 f/p-nél 75 DIN lóerő. (A legnagyobb nyomaték 3500 f/p-nél 10,8 mkp.) Az átlagfogyasztás 9—10 lit./100 km. A kocsival teljes terhelés mellett is elérhető a 150 km/ó végsebesség.

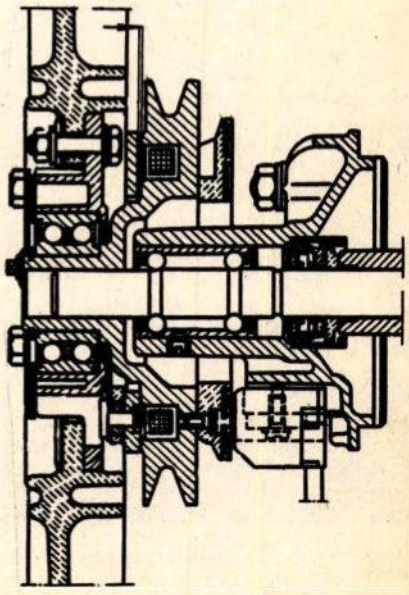
Ezeket az adatokat ma már hivatalosnak tekinthetjük, mert módunkban volt egy gyári kezelési könyv leírásaival is egyeztetni a számokat. Az is biztos, hogy a kétkörös fék működését ennél a változatnál vákuumos szervóberendezéssel kombinálják, de a két hátsó keréknél továbbra is fékdobok találhatók. Ezeknél a hátsó fékeknél önműködő utánállító-szerkezetet alkalmaznak, elöl pedig változatlanul marad a tárcsafék.

Az is figyelmet érdemel, hogy részben a zajszint csökkentése érdekében az eddigi kettő helyett három kipufogódobbal szerelik a kipufogócsövet.

A karosszéria módosításairól főként a képek adnak tájékoztatást — sajnos, belső felvételeket még nem tudunk mutatni —, de néhány méretadatot is megemlítünk az ábraszövegek között.

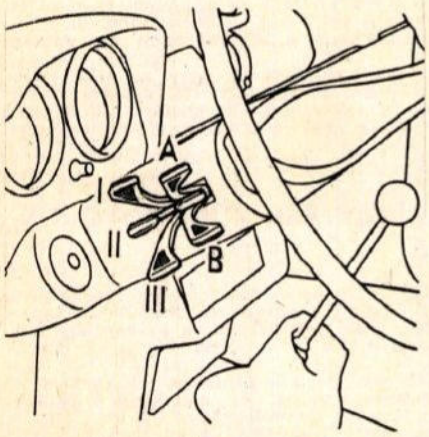


Korábbi leírásunkban megemlítettük, hogy a VAZ—2103 modellnél olyan hűtési rendszert alakítanak ki, amelynél az üzemi hőfok igényei szerint automatikusan kapcsolódik egy külön villanymotor, és az közvetlenül hajtja meg a ventillátort. A gyári kezelési könyv ábrája viszont így mutatja az elektromágneses ventillátor-kapcsolót, amely kétségtelenül elősegíti, hogy a megnövelt lóerőszámú motor minden esetben a legkedvezőbb termikus viszonyok között működjék. A motor rajza a vezérműláncot és a láncfeszítő szerkezetet hangsúlyozza ki, tehát a vezérlést illetően nincsen konstrukciós változás











A kezelési könyvnek ez az ábrája a kormányrúd melletti lámpakapcsoló különféle beállításaira utal, de itt jól látható a műszerfal módosítása is. Két kör alakú óra tűnik fel, amelyek közül a bal oldali a motor fordulatszámát, a másik a kocsi sebességét, valamint a megtett kilométerek számát mutatja. A karosszéria formailag — legalábbis jellegét tekintve — nem változott, a négylámpás hűtőrács, a hátsó lámpák átalakítása, a hátsó szellőző, az oldalsó és a hátsó díszléc azonban jelzi, hogy ez a 2103-as modell. A tengelytáv továbbra is 2424 mm, az első és hátsó nyomtávot viszont egy kicsit kiszélesítették. A kocsi teljes hossza 4116 mm, a korábbi 4073 mm-rel szemben, de szélessége azonos. Végül a gumiabroncsméretekről még annyit, hogy 165×13-as, illetve 165×330-as radiálköpenyeket említ a leírás

Szolgáltatás a szolgáltatás?

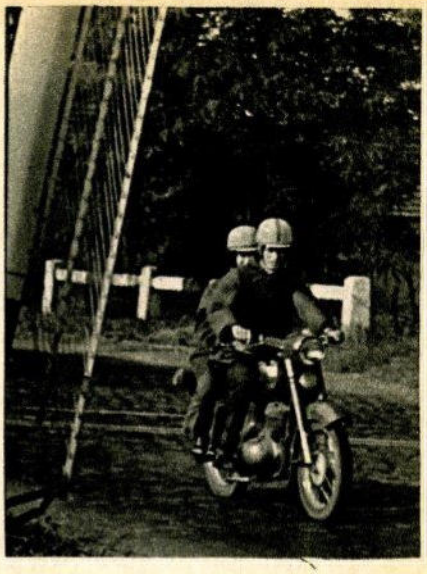
Az AM előző számában, a fenti címen adtunk hangot vidéki motorosok jogos panaszának — szerviz-ügyben. Az ezzel kapcsolatos észrevételünk után példás gyorsasággal válaszolt a tatabányai tanács:

Tisztelt Szerkesztőség!

Nagy István tanácselnökhelyettes elvtárs megbízásából értesítem, hogy a szerviz vezetőjével, Szigetvári elvtárssal a panaszt megvizsgáltuk. Azonban a panaszbejelentő nevének, továbbá a motorkerékpár típusának, a szóban forgó időpontnak ismerete nélkül a kifogásolt esetet sajnos nem tudtuk konkretizálni. Pista bácsi nevezetű van a szerviznél — ő a műhely főnöke —, tehát feltételezhető a panasz jogossága.
Az Ipari Osztály részéről — ennek kapcsán — felhívtuk a szerviz vezetőjének figyelmét, hogy hasonló esetekben a szükséges intézkedéseket tegye meg.

Egyben kérem, hogy a panasztevő keresse fel a szerviz vezetőjét, Szigetvári elvtársat az ügy tisztázása miatt.

Jakab János
osztályvezető



MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

BESZÉLGETÉS A KINIZSI MOTOROS KLUBBAN

A Gorkij-lasorbeli ÉDOSZ-székház egyik termében tartja szerda esti klubfoglalkozását a Kinizsi Motoros Klub.
Ahhoz, hogy igazán hű képet kapjunk a Kinizsi ténykedéséről és eredményeiről, fel kell cserélnünk a túramotoros kifejezést, és ezúttal mondjunk helyette motoros-turistát.
Motoros-turisták ők a szó igazi értelmében Ezt a közel nyolcvan főnyi tagságot a szép magyar tájak nevezetességeinek kutatása vonzza, a természet élvezetének igénye hatja át. Ez a célja valamennyi túrájuknak és hogy mindezt motorral, autóval teszik, ez az ő nyereségük.
Lőrincz János klubvezető azzal kezdi a beszélgetést, hogy az élményekben gazdag túrák azt is igazolják, hogy a Kinizsi turistái kitűnő motorosok. Két éve tartó túráikon egyetlen baleset, sérülés, vagy rendőri beavatkozás sem volt. A tagság zöme idős, tapasztalt motoros, akik nagy rutinjukkal segítőtársai a 10—15 fiatalabb motorosnak.
Lugosi József, Orsos Gyula és Ori Laci bácsi bizony már több mint 30 éve motoroznak, és szakismeretük, klubszeretetük példaként szolgál valamennyi klubtag számára. Lelkesedésük nem kopott meg; már most szervezik a jövő évi túrákat, és terveikben a „Hungária Motoros Túra" mint követelményszint szerepel. Egy-egy túra akkor válik igazi élménnyé, ha annak nincs erőltetett versenytempója, ha az többszöri pihenéssel és táborozással jár együtt. Az igazi motorosbarátságok nem a motoron, hanem a túra pihenőiben és a motorostáborokban születnek — vallják az öreg motorosok. Nem csoda tehát, hogy a fiatalabb motorosok rajongva követik mestereiket, és jól érzik magukat a klubban.
Nekik, fiataloknak lehetőségük van a sportos motorozásra is — erősíti meg Bús Csaba, az ismert túramotoros szervező, Bús Antal fia. — Terepen nagyon sokat motorozunk, a jelentősebb ügyességi versenyeken indultunk, és ezt igazolják elért eredményeink is.
Valóban, a Kinizsi Motoros Klubnak nemcsak élményei, hanem eredményei is vannak. Verőcén megnyerték a közlekedési versenyt és számtalan tájegységi találkozón értek el helyezést. Amiről kevéssé ismertek, az a Klub egyedülálló autós jellege. A Klub tagja 10—12 autótulajdonos is, akik rendszeresen részt vesznek a túrákon és táborozásokon. Dudás András autós — aki, mint mondja, el sem tudná már hagyni ezt a motorosklubot — tökéletesen egyetért ezzel a szervezeti élettel: „Örömömre szolgál, hogy segíthetek motoros barátaimnak a nehezebb csomagok szállításában; ha az útvonalon le is maradnak tőlem, mindig találkozunk, mert célunk egy és ugyanaz."
Beszélgetés közben késő este lett és búcsúznak egymástól a Kinizsi tagjai. Viszontlátásra szombaton a Miklós téren! Innen indulnak szombaton a turistaházba, ahol a hétvéget együtt töltik. Most ugyan motor nélkül mennek, mert tél van, de ami viszi őket, a természet varázslatos szépségének igazi szeretete!

BALOGH ZOLTÁN

AZ MZ-GYÁR ÉS A MAGYAR MOTOROSOK KAPCSOLATA

November 23-án az NDK Kereskedelmi Kirendeltségének Dimitrov téri helyiségében megbeszélésre került sor az MZ-gyár Magyarországon tartózkodó küldötte és a budapesti motorosvezetők között.
Siradsky elvtárs, a gyár képviselője elmondta, hogy 1973-ban is szeretnék fenntartani kapcsolataikat a magyar motorosokkal és képviselőfükkel, az Országos Motoros Bizottsággal. Ismertette elképzeléseiket a további együttműködésről. A beszámolóhoz többen hozzászóltak az OMB és a klubok részéről is. A hozzászólások lényege az volt, hogy jó lenne többször találkozni az MZ-gyár szakembereivel, klubnapokon és motoros találkozókon.
Megegyezés született arra vonatkozóan, hogy az OMB tájékoztatja a gyárat jövő évi részletes terveiről, naptári eseményeiről s az NDK-ban ennek alapján meghatározzák a gyár képviselőinek magyarországi közreműködését a motoros rendezvényeken.

TÍZÉVES A MAGLÓDI KSK TÚRAMOTOROS SZAKOSZTÁLYA

December 2-án mintegy nyolcvanan jöttek össze Maglódon a Motoros Szakosztály jubileumi közgyűlésére. Sas Gyula szakosztályvezető megnyitója után Sereg Gyula, a Szakosztály propagandistája tartott beszámolót, és méltatta az egy évtizedes munka eredményeit.
A kezdet ugyan nehéz volt, de a kitartás és a türelem a jó motorosélet kialakulásához vezetett. Az eredmények alapján a helyi szervek is segítették a motorosokat. A tíz év alatt bejárták az összes szomszédos országokat, és eközben jó baráti kapcsolatokat alakítottak ki.
Négy motoros ezüst, négy pedig bronz fokozatú minősítést szerzett és további 11 motorost oklevéllel jutalmaztak.
A felszólaló vendégek — Mayer Géza, a Pest megyei Szövetség elnöke, dr. Csáky Lajos, az OMB tagja, Pócsik Lajos, az MSZMP területi csúcstitkára — valamennyien a tagság nagyszerű eredményeit méltatták. Elismerték Sas Gyula szakosztályvezető kitűnő szervezőkészségét és hogy Kovács József tanácselnök nemcsak mint közéleti ember, hanem mint a Szakosztály tagja, nagyon sokat tett a jó munka érdekében.
A maglódi közgyűlésen sok jutalom talált gazdára és Sas Gyula zárszavai után ünnepi vacsora következett, ahol a jubileumhoz méltó, baráti hangulat alakult ki.



Pihenő Jugoszláviában



Vendégségben a Szigetvári Zrínyi Motoros Klubnál



A Voszhod—2 a kölni motorkerékpárkiállításon

VOSZHOD-2 AZ ORSZÁGUTAKON

A kovrovi Gyegtyarev-gyár futószalagjáról nemrégiben kerültek le a Voszhod—2 típusú motorkerékpárok első példányai. A Novosztyi hírügynökség tudósítójának a gyári tervezőiroda vezetője, Vlagyimir Roszljakov így számolt be az új motorkerékpárról.

— Üzemünk dolgozói között még akadnak, akik részt vettek első motorkerékpárjaink gyártásában. Ez 26 esztendővel ezelőtt történt. Alig ért még véget a hitleri Németország ellen vívott háború, megkezdődött a sebek begyógyítása, és országunk rátért a békés építésre. Sok volt a gond, ilyen volt a közszükségleti cikkek gyártásának fokozása is. Ilyen körülmények között készítettük első motorkerékpárunkat, a K—125-öst.

Azután modellről modellre gyűlt a kontsruktőri gyakorlat, nőtt a munkások szakmai tudása, tökéletesedtek gépeink. A kovrovi motorkerékpárok népes családjának kialakításában nem kis szerepet játszottak azok a motocrossversenyek, melyeket 1957 óta rendez a gyár minden év februárjának harmadik vasárnapján.

A sportversenyek minden alkalommal lehetőséget adtak számunkra, hogy gépeink műszaki színvonalát összehasonlíthassuk más gyárak termékeivel, felismerhessük fogyatékosságainkat, és elgondolkodjunk, hogyan lehetne kijavítani azokat. Ugyanakkor a versenyek során csiszolódik bejáratő motorosaink tudása is, márpedig ők a mi első számú segítőtársaink.

Talán nem is kell mondanom, hogy gépeink állandó tökéletesítése egyre szélesebbre tárta előttünk a belső és a külső piacok kapuit. Az utóbbi esztendőkben már 38 országba exportáljuk motorkerékpárjainkat. Többek között olyan országokba is, ahol a hazai motorkerékpárgyártás is meglehetősen magas színvonalat ért el. Évről évre növelik megrendeléseiket az olyan régi partnereink, mint Ausztrália, Nagy-Britannia, Irán, Líbia és más országok kereskedelmi cégei.

A növekvő igények természetesen megkövetelték, hogy állandóan növeljük a termelés mennyiségét. Ma az országban készülő minden negyedik motorkerékpár a mi gyártmányunk.

És most lekerültek gyárunk futószalagjairól a Voszhod—2 típusjelű motorkerékpár első sorozatai. Ez a tizenegyedik közúti motortípusunk. Melyek a konstrukció fő jellemzői?

Mindenekelőtt a szokottnál nagyobb teljesítményű, 10,5 lóerős, a hengerűrtartalma 175 kcm. Igaz, a teljesítménynövekedés nem túl nagy, mindössze egy lóerőnyi, amelyet az új porlasztóval értünk el. Ráadásul csökkentettük a motor zajosságát is. Jobbak az új modell más műszaki paraméterei is. Csaknem 100 kilométer/órára növekedett a sebessége, körülbelül kétszeresére emelkedett a garanciális élettartam (mintegy 12 000 km). Fogyasztása száz kilométerre 2,8 liter keverék, ami kevesebb, mint a gyár bármelyik korábbi modelljének „étvágya".

Az új típus összes alkatrészeinek háromnegyede a korábbi gyártmány szabványai szerint készül, ez pedig megkönnyíti a szervizmunkákat. Ugyanakkor az új motorkerékpáron több eredeti, a korábbiaknál modernebb szerkezet is található. A Voszhod—2 különlegessége az elvileg új elrendezésű elektromos berendezés. A világító- és jelzőberendezések valamennyi egysége egy váltóáramú generátorból táplálkozik. A gyújtás nem akkumulátoros, ami lehetővé tette, hogy csökkentsük a gép súlyát, és mentesítsük a gép tulajdonosát a telep gondozásának vesződségeitől.

A megrendelők kérésére a gépre pótlólag lábvédőt, visszapillantó-tükröt, szélvédőt és csomagtartót is szereltünk. A Voszhod—2 a konstrukció egyszerűségét, megbízhatóságát, univerzális felhasználhatóságát, alacsony önsúlyát és fogyasztását tekintve a világpiac legjobb motorjaival is felveszi a versenyt.

•

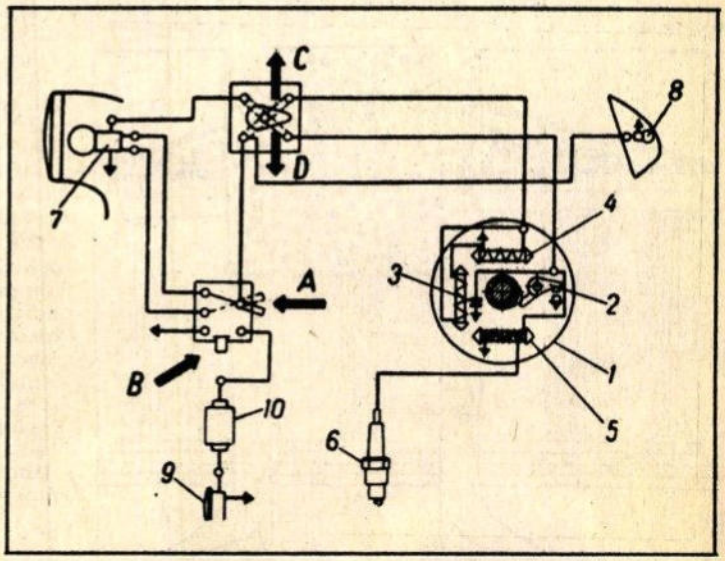
A gyár most új konstrukció előállítására készül. Egyelőre természetesen még korai volna részletesen beszélni róla, de a gép fő vonalai már kirajzolódtak. Ez a motorkerékpár a 250 kcm-es kategóriába tartozik, az eddigieknél nagyobb teljesítményű motorral és sebességgel. Az új motorkerékpár első kísérleti példányai már bejáratás alatt állnak.

Grigorij Zaharov
APN

Komar

Az elektromos hiba általában nagy gondot okoz az átlagmotorosnak. Különösen akkor „téved el", ha nem ismeri a neki idegen „terep" térképét. Ezen kívánunk segíteni, amikor helyet adunk a hazánkban futó motorkerékpárok elektromos kapcsolási rajzainak. Ezúttal a lengyel Komar mopedről készült vázlatot közöljük. A motor gyújtásáról gondoskodó lendkerékmágnes által termelt áram 6 volt, 17 watt. Az elektromos kürtöt a lámpafejben elhelyezett 1,5 voltos telep működteti:

1. Lendkerékmágnes — 2. Megszakító — 3. Kondenzátor — 4. Kisfeszültségű tekercs — 5. Gyújtótekercs — 6. Gyújtógyertya 226 W — 7. A 15/15 wattos izzó elöl — 8. Az 1,5 wattos izzó hátul — 9. Kürt — 10. Tápforrás — A: világítási kapcsoló — B: kürtgomb — C: rövidrezáró — D: fényszóró-kapcsoló.



MOTORRAL HOMÉROSZ FÖLDJÉN (2)

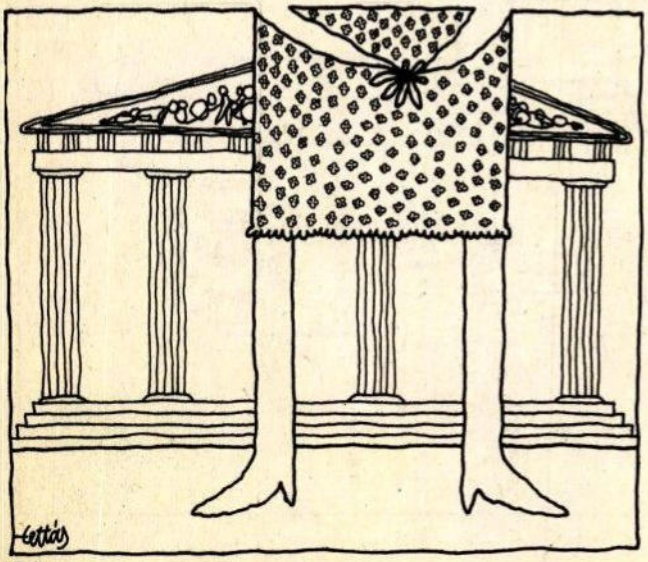
Thesszaloniki és Athén között az első 90 km-től eltekintve a remek új „fizetős" autópályán utaztunk. (Összesen 30 drachmába — tehát kb. ugyanannyi forintba — került.) Kétoldalt gyakran kilométereken keresztül tarka leanderbokrok szegélyezték az utat, sokszor úgy éreztük: kertészetben motorozunk. Napközben a legrekkenőbb hőségben is szinte kellemes volt a „huzatos" motoron, viszont személykocsival 11 és 4 óra között ritkán találkoztunk. Pokoli ereje volt a napnak, ha megálltunk, szinte fullasztó érzést adott, főleg az első napokban. A motor jól bírta az erős igénybevételt, hála a széles hűtőbordáknak. (A nagy meleg miatt a gyertya gyorsabban használódott el, erre ügyelni kell!)

Lamia után 70 km-rel, közvetlenül az út és a tenger között táboroztunk le a remek „Cote d'Azur" kempingben. Másnap, engedve az itt már kék színű tenger csábításának, csak délután ültünk újra motorra — igaz, pecsenyepirosan —, így nem a legszerencsésebb időpontban, a legnagyobb csúcsforgalomban értünk Athénba. A szürkületben csodálatos érzés volt a gyors és sűrű forgalom közben felfedezni a képekről jól ismert Zeusz-templom romjait és az Akropoliszt. Egy fontos dolog! Északon, Thesszalonikiben még segítettek a latinbetűs utcatáblák, ám délen megszűnik ez a biztos támpont: az első pillanatban különös görög írás somolyog le ránk az utcák, terek sarkáról. Még itthon érdemes megtanulni az újgörög ábécét. Nem nagy fáradtság, annak, aki a cirill betűket ismeri. Ezért mi is biztosabban tudtunk tájékozódni kezdettől fogva. A lakosság egyébként rendkívül barátságos; nem véletlen, hogy a xenos szónak egyszerre két jelentése is van: idegen és vendég.

Periklész és Pheidiasz közös igyekezetének eredménye, hogy az Akropolisz, amely régebben maga a város volt, szent hely lett. A napszakonként változó színű meleg pentelikoni márványból készült csodálatos fellegvár a város legtöbb pontjáról azonnal szemünkbe ötlik. Szomorú arra gondolni, hogy az együttest uraló Parthenon 1687-ben még épségben állt... (A törökök lőszerraktárnak használták, és ostrom közben felrobbant, megrongálva a környező épületeket is.)

Egy hétig tartózkodtunk Athénben, és a naplementét minden este az Akropoliszról csodáltuk — ami nem is olcsó mulatság, hiszen a múzeumi belépők ára 5—15 drachma között mozog. Igaz, ügyeskedni és bujócskázni is kellett a cél érdekében, mert, ki tudja miért, pontosan akkor kezdték harsány kiabálással, sípolással (!) megtisztítani a néhai fellegvárat a szájtátva szemlélődő turistáktól, amikor a leírhatatlan színű napkorong lebukott a hegyek mögé. Utána került sor, sajnos minden nap a jól bevált idegenforgalmi csalogatóra, amit úgy neveznek, hogy „Son et Lumière" (Hang és Fény). Lényege, hogy kék, vörös, sárga színű reflektorokkal létrehoznak egy „mammut giccset": természetellenes tarkára világítják az egész fellegvárat.

Oszlopok (A szerző rajza)



Az Akropolisz északi mellvédje alatt pillantjuk meg az agórát (piactér, vásártér), Athén másik nagy látványosságát. Hosszú órákon át lehet itt is barangolni... A híres teret a Hephaisteion (a tűz és kovácsmesterség istene), ismertebb nevén Theszeion, a klasszikus ókor talán legjobb állapotban fennmaradt temploma uralja. Szemben vele, az agóra másik oldalán áll az Attalosz sztoájának rekonstrukciója (eredeti helyén és „olyan, amilyen volt"). Itt állítják ki az agórán talált hihetetlenül formagazdag fekete és vörös alakos kerámiákat (nincs új a nap alatt: a modern kerámiák nagy része antik formák újramintázása...), a szavazáskor használt feliratos cserépdarabokat (az úgynevezett osztrakonokat, amire a történelemkönyvekből jól ismert politikusok nevét karcolták), és többek között az agyagból készült, rendkívül praktikus használati tárgyakat.

Néhány mondat Athénról, a világvárosról. Tájékozódni egy pontos térkép segítségével, szerintünk nem nehéz. Feltűnt, hogy a viszonylag kevés rendőr milyen nagy segítséget nyújtott a budapestinél jóval gyorsabban és sűrűbben hömpölygő autófolyamnak. A „zöld hullámot" remekül beállították a lámpákon. És egy érdekes észrevétel: a ráfütyülés az autósra vagy éppen a gyalogosra, kedélyes beszélgetésben folytatódik — büntetés nélkül! A görögök gyorsan, de jól vezetnek, akárcsak az olaszok, viszont a rengeteg nyugatnémet turistával nagyon kell vigyázni! („Az autó olyan állat, amit ha nem bántanak, akkor nyugodtan áll egy helyben". Hát, a németek bizony bántják...)

Az élelmiszer igen drága, kevés az élelmiszerüzlet, és kiismerhetetlen a nyitvatartási idejük. Rengeteg a „lacikonyha". A fokhagymás birkahússzag jó idegenvezető, így nem kell sokat keresgélni. Ne legyünk finnyásak, mert itt viszonylag olcsón, rendkívül ízletes ételeket kapunk.

A Plánkára (az Akropolisznak támaszkodó öreg vendéglő- és vásárnegyed) esténként menjünk. A számtalan hangulatos taverna, kocsma, étterem valamelyikébe betérve érdemes megkóstolni a görög pálinkát (ouzo), vagy a gyantával tartósított és ízesített szokatlan ízű fehér bort (recina). Szinte minden helyen, ahol megtudták, hogy magyarok vagyunk, szélesen mosolyogva mondták: Puszkász Ferenc! (A Panathinaikosz labdarúgó-csapat eredményei révén, ahol edző, nagy a népszerűsége egész Görögországban.)

Pireusz, Athén kikötője külön élmény rengeteg hajójával.

A ladiktól kezdve az amerikai repülőgépanyahajón keresztül a hatalmas óceánjáróig mindent látni. Innen indulnak ki a kis és nagy utasszállító hajók a kis és nagy szigetekre.

Ahogy mondják, Görögország legvonzóbb idegenforgalmi attrakciója a szigetvilág. Mi idő és pénz hiányában csak Aigina szigetére jutottunk el, de az ott eltöltött egy nap felejthetetlen élményt adott. A kikötőből autóbusszal lehet feljutni a sziget másik oldalán, csodálatos helyen épített Aphaia templomhoz. A táj és a görög templom összetartozását sem leírni, sem lefényképezni nem lehet: látni kell!

Az attikai félsziget legdélibb pontja Szunion. Nem is annyira a híres naplemente, mint inkább a 70 km-es út csodálatos, ami elvezet bennünket Athénból a Poszeidon-templomhoz. A tenger itt olyan kék, amihez hasonlót csak a jugoszláviai Karlobágnál láttunk.

Athén és környéke után következett egy olyan hegyitúra, amely minden várakozást felülmúlt. Daphnin (kolostorát, annak híres bizánci mozaikjait nem szabad kihagyni...), Thébán és Levadián keresztül Arachova felől, a sziklás hegyoldalba vágott félelmetes úton érkeztünk a Parnasszosz alá Delphibe.

(Folytatjuk)

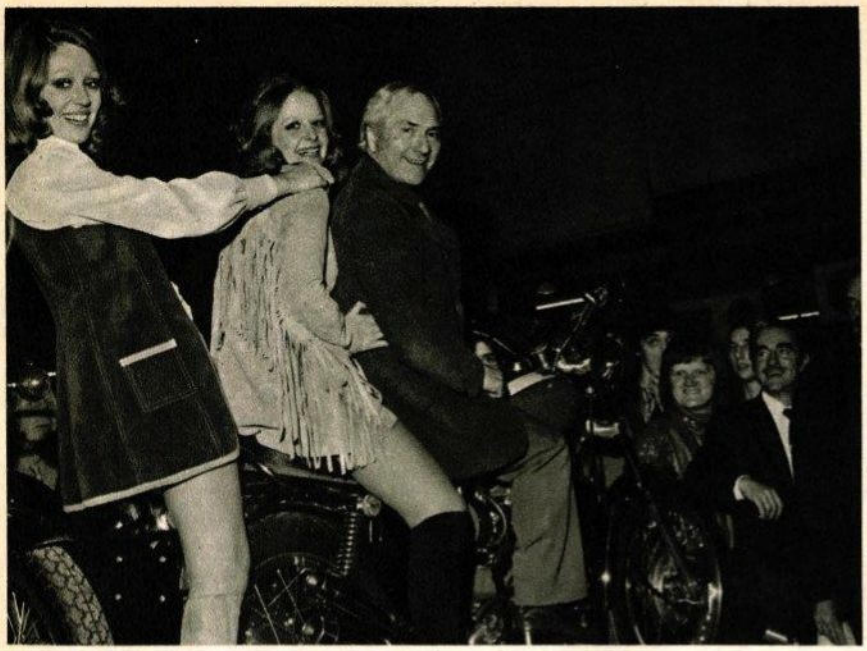
Tettamanti Béla

KÉTKERÉKŰEK LONDONBAN

Nemcsak az új és a régi sportvilág csillagai, hanem a művészeti élet mindkét nembeli képviselői is kíváncsiak voltak a sok évtizedes múltra visszatekintő londoni motorkerékpár-kiállításra, az „Earls Court Show"-ra, amelyen bombaként hatott az AM előző számában bemutatott Wankel-motoros Yamaha.

És, amire még nem volt példa, egy motorkerékpárt, nevezetesen a háromszoros salak-világbajnok Ivan Mauger Jawa motorját aranylemezbe foglaltatták, és ezzel ajándékozták meg Wroclaw vaspapucsos hősét. Ez az ajándék kereken 8000 fontba került.

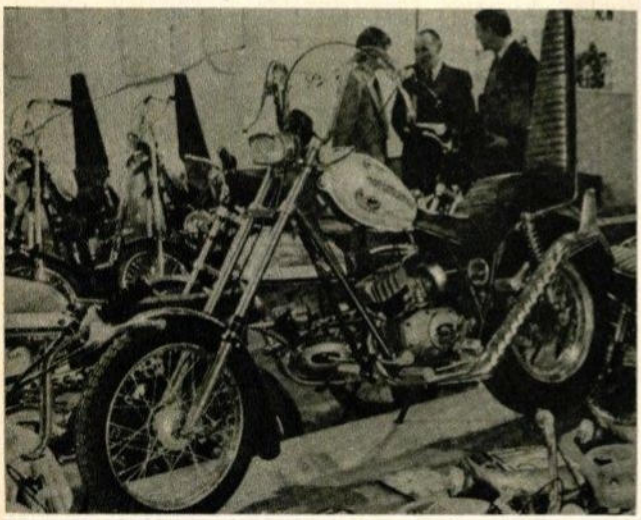
A motorok négyhengeresítése tovább csordogál a konstrukciós asztalokon. A Honda „négyköcsögös" 350-ese után készül már a negyedliteres is, merthogy így még könnyebb eladni. Ennek éppen ellentéte a Londonban kiállított Honda SL—125, amely, fittyet hányva az új irányzatra, egyhengeresként jelent meg a világ színe előtt.



London legnagyobb komikusa, Dick Emery, csak úgy „szárazon" kipróbálja pályatársnőivel, Sue Clarke-kal és Virginia Stokes-szal a Triumph új modelljét, a Hurricane X—75-öt. (Ez utóbbi számból következtethető, hogy a három henger űrtartalma 750 kcm)



Némaságra ítélték ezt a világbajnokságot nyert Jawát azzal, hogy drága pénzen valamennyi fémfelületét bearanyozták. A híradás szerint a 10 darab új Mini árát kitevő aranyozás miatt aligha kelti majd életre Jawáját Ivan Mauger, a megajándékozott háromszoros világbajnok



A nemrégiben gazdát cserélt olasz Benelli-gyár árnyékvállalata készíti ezeket a „Fantic-Motor" nevű járgányokat. Az amerikai „ízlést" majmoló guruló fotel ez esetben legfeljebb „hokkedli" az ő 50 kcm-es motorocskájával



Érthetetlen, hogy éppen a Honda, amely lassan majd valamennyi modelljéből négyhengerest alakít, az eddig kéthengeres kivitelű 125-ösének legújabb típusát egy hengerrel bocsátotta ki. Ez itt az SL jelzésű, tehát kissé sportos kiadás (motorja 9700 fordulaton 12 lóerős), de ugyanezzel a motorral kapható a köznapibb kivitelű CB jelű is

AZ IGAZSÁGÜGYI SZAKÉRTŐ SZEMÉVEL

Egy gyermek-elütés tanulságai



A gyalogátkelőhely egy országos főútvonal városi kivezető szakaszán van. Az út a csomópontban háromfelé ágazik: két egyirányú főútvonal-szakaszra és egy meredek mellékútra. A csomópontban két buszmegálló és villamosmegálló van. A kanyarodó, egyirányú főútvonal-szakasz a viszonylag nagyforgalmú, meredeken lejtő mellékútról csak kb. 50 m-re belátható. A főútvonalon levő keskeny gyalogjárdát lánckorlát választja el az úttestől. A gyalogátkelőhely a főútvonalon mindkét irányból jól látható.

Az Opel személygépkocsi a centrum felől közeledett. A gyalogátkelőhely melletti járdán gyalogos-csoport tartózkodott, jobbról-balra kívántak az Opel előtt áthaladni. A személygépkocsi lassítás nélkül folytatta útját, amikor a járdán levő csoportból kivált egy gyermek, és a túlsó oldal felé kezdett szaladni. Az Opel vezetője a gyermek elindulását észlelve, azonnal kétségbeesetten fékezett, de a baleset ebben a helyzetben már nem volt elkerülhető: a kocsi bal első része elütötte a kisfiút, aki 4 méterrel a megálló gépkocsi előtt terült el ájultan az aszfalton; súlyos sérüléseket, csonttöréseket szenvedett.

A szakértői vizsgálat a mozgásviszonyok és a forgalmi helyzet elemzésére terjedt ki. Megállapítható volt, hogy a személygépkocsi 35—40 km/ó sebességgel közelítette meg a a gyalogátkelőhelyet. Az autó vezetője kb. 60 méterről észlelhette a gyalogátkelőhelyet, illetve a járda szélén nyilvánvaló áthaladási szándékkal tartozkodó gyalogos-csoportot. Erről a távolságról a kocsit egészen enyhe fékezéssel, akár a kézifék használatával is megállíthatta volna a gyalogátkelőhely előtt. Ebben a csomópontban forgalomirányító jelzőlámpa nincs, a főútvonal egy-egy forgalmi sávra szűkül. Az adott helyzetben a sebességcsökkentés összes műszaki-forgalomtechnikai feltételei megvoltak. A sebességcsökkentés annál is indokoltabb lett volna, mivel a gyalogosok között — az autóból is jól láthatóan — gyermekek is voltak. Szomorú tapasztalat, hogy a gépkocsivezetők egy része a gyermekeket a közlekedésben „teljes jogú" résztvevőnek tekinti, nem számít váratlan magatartásukra. Mint az adott eset is bizonyítja, a gyalogátkelőhely mellett tartózkodó — akár felnőttek között levő, de a járművezető elől nem takart — gyermek jelenléte egymagában is ok a sebességcsökkentésre. A gépkocsivezetők többsége úgy véli, hogy 35—40 km/ó sebességről az autót „azonnal" meg lehet állítani. A valóság az, hogy erről a sebességről kifogástalan műszaki állapotú autóval, jó úton (száraz felületű, érdesített aszfalt) is legalább 17—21 méter a féktávolság. Adott esetben a baleset elkerülhető lett volna, ha a kocsi a gyermek úttestre lépésének pillanatában 31 km/ó sebességgel halad (elméleti határsebesség).

A gyalogosok oldaláról is leszűrhetők a baleset tanulságai. Az elütött kisfiú mindössze ötéves volt, tehát felügyelet nélkül nagy felelőtlenség az utcára engedni. A járdán átkelésre váró felnőtt gyalogosok — még ha nem képzett járművezetők is — nyilván felmérték a közeledő személyautó keltette veszélyt, és azért nem léptek le a járdáról. A felnőttek közül feltételezhetően többen is megakadályozhatták volna, hogy a gyermek a közeledő autó elé szaladjon.

A kisgyermek „közlekedési nevelése" otthon és az óvodában valósítható meg. Amennyire természetes, hogy az óvodából nem engedik ki felügyelet nélkül a gyereket, sok szülő ugyanolyan természetesnek véli, hogy valami apróságért egyedül küldje a sarki Közértbe sokszor még beszélni is alig tudó gyermekét — aki talán éppen ezért nem veszi komolyan a közúti közlekedés veszélyeit. A felnőttek nagy része pedig sokszor érthetetlenül közömbös magatartást tanúsít „idegen" gyermekek iránt olyan esetekben is, amikor saját gyermeke védelmében már sokkal korábban beavatkozott volna.

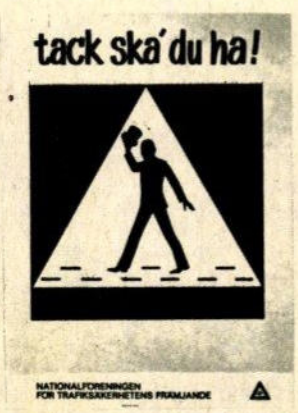
A gépkocsik számának gyors ütemű növekedésével — viszonylag nagyszámú gyakorlatlan vezető megjelenésével a forgalomban — erősen megnőtt a gyermekbalesetek száma. A járművezetők a forgalmi helyzet felmérésével, ehhez igazodó sebességgel a gyermekek váratlan magatartásának kivédésére is felkészülhetnek. Soha nem szabad elfelejteni, hogy még 30—40 km/ó sebességnél is legalább 14—21 méter út kell az autó megállításához, amely féktávolság az út- és forgalmi viszonyoktól függően jelentősen megnövekedhet.

A gyalogosan közlekedők — akik közül egyre többen járművezetők is — saját biztonságuk megvédése mellett viszonylag könnyen megakadályozhatják sok gyermekbaleset kialakulását.

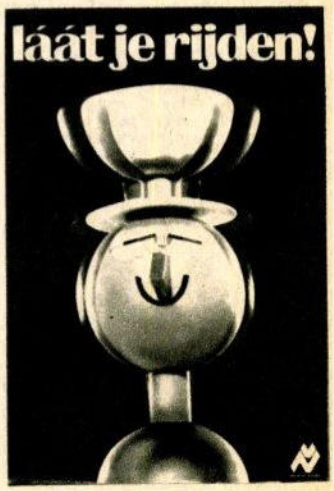
Tóth Tibor
okl. közlekedési mérnök
állandó igazságügyi műszaki szakértő

A NEMZETKÖZI KÖZÚTI BALESETELHÁRÍTÁSI SZERVEZET (PRI)





rendszeresen megküldi a tagállamoknak az aktuális plakátokat és a közlekedésbiztonságot előmozdító információs anyagokat. „Jó a világítás? Természetesen!" — mondja a holland plakát. Az őszi-téli időben különösen fontos a jó világítás. Ilyenkor még nagyobb súllyal esik latba: „Látni és látszani!" A Svéd Nemzeti Közlekedésbiztonsági Szervezet szemléletes plakátja a gépjárművezetőket és a gyalogosokat egyaránt figyelmezteti az udvariasságra. Az alkohol télen sem „védőital". Ezt jelképezi a Holland Balesetelhárítási Szervezet meggyőző erejű grafikája és a főléje írt figyelmeztetés: „Hagyj engem vezetni!"



közlekedési mozaik

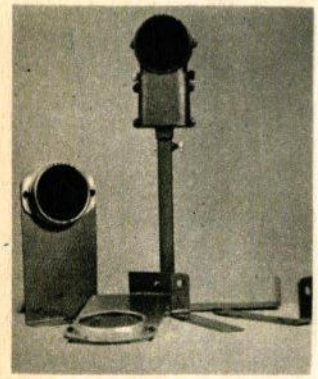
Tavaly 127 balesetet jegyeztek fel a kivilágítatlan lovaskocsik „jóvoltából". Ennyi — többnyire súlyos sérüléssel, sőt halállal végződő — közlekedési baleset történt, mert az országúton a sötétségbe burkolt lovaskocsit, szekeret a gépjárművezető nem vette észre időben. Csak akkor, amikor a fékek már hatástalanoknak bizonyultak a rövid távolság miatt...

Pedig a Kresz nálunk is előírja, hogy a közúton haladó fogatolt járműveket éjszaka ki kell világítani. De mindmáig a viharlámpás megoldás nem bizonyult megfelelőnek. És nemcsak Magyarországon, hanem Jugoszláviában sem — s ez adta az ötletet a becsei HUSZÁGH LÁSZLÓ fiatal gépészmérnöknek egy célszerű, minden fogatolt járműre felszerelhető világító alkalmatosság megalkotásához. Másfél éves kísérletezés után készítette el a „Pannónia"-lámpának elnevezett szerkezetet, amely azóta Jugoszláviában kitűnően bevált. Becsén 200 fogatolt járműre szereltek fel, s fél év alatt használatuk nyomán egyetlen baleset sem fordult elő.

A lámpa két teleszkópszerűen állítható, előre fehér, hátra piros fénnyel világító szélességjelzőből és a kocsi hátuljára akasztható két prizmából áll. Tíz perc alatt hat csavarral felszerelhető. Nagy előnye, hogy a lámpatest reflektorernyőjét prizmának képezték ki, így a rávetődő fényt megsokszorozva visszaveri. Nem tűzveszélyes, és — ez talán a legfontosabb — páramentes időben két-háromszáz méterről jól mutatja a szekér helyzetét.

Minderről Szegeden, a november 23-i bemutatón győződtek meg a BM, a KPM és az Országos Közúti Balesetelhárítási Tanács képviselői, és megállapították, hogy nagyon szívesen látnák a nálunk közlekedő mintegy százezer kocsin. Addig azonban kereskedelmi tárgyalások következnek a Csepel Nagykereskedelmi Vállalat, a Transelektro Külkereskedelmi Vállalat, valamint a jugoszláviai Poljoprema vállalat között. Őszintén reméljük, hogy ezek a megbeszélések mielőbb sikerrel zárulnak, s útjaink biztonsága ezáltal nagymértékben növekszik — éjszaka is.

MATKÓ ISTVÁN



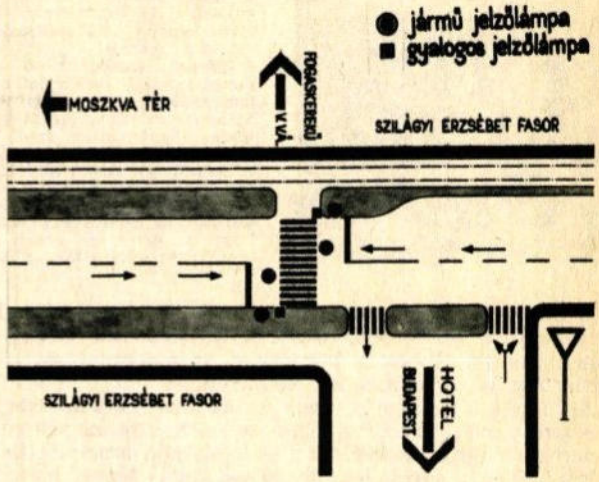
A Pannónia fő alkotó elemei: a teleszkópszerűen állítható szélességjelző, és maga a prizma

A bal alsó kép mutatja, hogyan fest mindez a szekéren

És még elgondolni is rossz: ma még elég gyakran találkozunk ilyen közlekedő partnerrel — a sötétben...





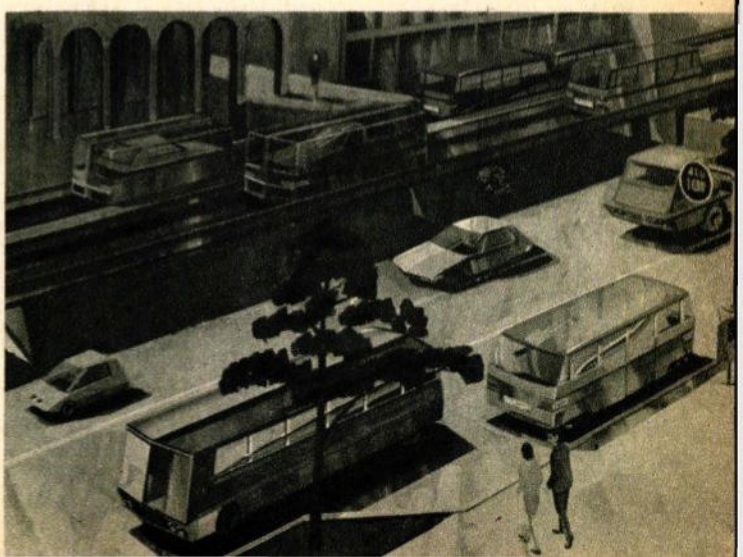


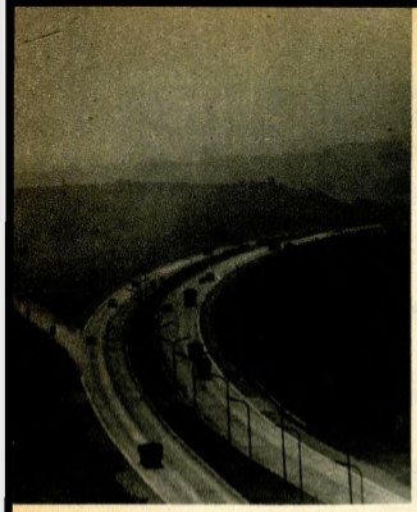
A Budapest Szálló előtt, a Szilágyi Erzsébet fasor egyik igen forgalmas gyalogátkelőhelyénél (a Fogaskerekű Vasút végállomásánál) az utóbbi hetekben sokan szorgalmasan tanulmányozzák a gyalogosforgalom biztonságát szolgáló különleges jelzőlámpához kiírt használati utasítást. A kis táblácskákon feltüntetett szöveg a gyalogátkelőhelyen közlekedők számára valóban nagyon megszívlelendő. Mert csak így biztonságos az átkelés. Senki se próbálkozzék azonban a gomb megnyomása után azonnal lelépni az úttestre, mert a jelzőlámpa nem adja azonnal a gyalogosoknak a szabad jelzést, hanem csak egy bizonyos biztonsági idő elteltével. E téma kapcsán természetesen a járművezetők figyelmét is szeretnénk felhívni arra, hogy számítsanak a korábbi gyakorlattól eltérő helyzetre: előrelátással és megfelelő óvatossággal közelítsék meg ezt a korábban nagyon sok veszélyt rejtő, de ma már megfelelően biztosított gyalogátkelőhelyet. A gépjárművezetők megnyugtatására közölhetjük, hogy itt (itt is) tehát csak bizonyos „türelmi idő" után vált át ismét a gyalogosok számára szabad átkelést mutató jelzésre ez a lámpa. Függetlenül attól, hogy az átkelésre türelmetlenül várakozók esetleg minduntalan nyomogatják a gombot...





A jövő városi közlekedését érdekesen képzeli el a tokiói Nissan cég. Az utast a városközponttól legtávolabb eső területről is háztól házig szállítaná, mégpedig a forgalmi dugóktól és a torlódásoktól mentesen. Az utazási igényeknek megfelelően, automatikus vezérléssel a következő járművek harmonikus együttműködését teremtenék meg: 1. Automatikusan vezérelt mikrobuszokal kiegészített gyorsjáratú autóbuszok — 2. Komputerekkel ellenőrzött és működtetett szárazföldi autószállító „kompok" — 3. Autókölcsönző szolgálat a kézzel is irányítható mini-autók igénybevételével — 4. Automatikus fel- és lerakó rámpákkal és konténerekkel szervezett áruszállítás — 5. A különböző járművek igénybevételét, illetve az átszállásokat biztosító összekötő csarnok...





ÍGY LÁTJÁK ÖNÖK AZ AUTÓPÁLYÁT

Írta: LEVELEKI LÁSZLÓ, a KÖTUKI tudományos segédmunkatársa

A KMP Budapesti Közúti Igazgatóság Autópálya Főmérnöksége, mint a gyorsforgalmi utak beruházója és üzemeltetője 2000 kérdőívet osztott szét a nyári hónapokban, hogy megismerje a közvélemény álláspontját az autópálya és az autóutak (M1, M7) műszaki, forgalmi és üzemeltetési helyzetéről.
A kérdőív összeállítását és értékelését a Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet Forgalombiztonsági és Forgalomtechnikai Tagozata végezte. A vizsgálat eredményeit ezúton kívánjuk ismertetni, — annál is inkább, mert a válaszadók egy része ezt a kérdőív visszaküldésekor kifejezetten az Autó-Motorban megjelenő részletes tájékoztatást kérték. A teljes anyag közlésére sajnos nincs mód, ezért az egyes témakörökből csak néhány kérdést választottunk ki, s csak a forgalombiztonsággal kapcsolatos válaszokat ismertetjük részletesen.
A kérdőívet visszaküldők 57,6%-a volt hivatásos gépkocsivezető, 42,4% pedig „nem hivatásos", így a „két tábor" közel azonos arányban írta le véleményét.
Az egyes kérdéscsoportok a pályával és annak tartozékaival, az útfenntartás munkájával, a szolgáltató létesítményekkel, a forgalmi helyzettel foglalkoztak. A kérdőívet úgy állítottuk össze, hogy az értékelés során kérdéspárokat képezhettünk, melyek egymás indokolására, illetve ellenőrzésül szolgáltak. Először ezeket az egymással összefüggésben levő válaszokat ismertetjük.

A burkolat állapota a járművezetők 59%-át zavarja helyenként a vezetésben, 18%-a pedig egyenesen veszélyesnek találja. Ebben a kérdésben az útfenntartást el is marasztalja a válaszadók kétharmada.
Egyhangú a vélemény, hogy **az út menti vezetőoszlopok** segítik a vezetést. Ezt a segítséget a vezetőoszlopokon elhelyezett fényvisszaverő fóliák nyújtják, amelyek leszakítói ellen a járművezetők 90%-a fel is lépne, ha látná a rongálást. Felmerült a kérdés, miért nem árusítanak ilyen fóliát, hiszen sokan szeretnék saját járművüket még inkább „láthatóvá" tenni.
Az autósok majdnem kivétel nélkül ismerik — saját véleményük szerint — a **gyorsítósáv** rendeltetését, majd valamivel később 12% leírta, hogy álló helyzetből indulva hajt az autópályára, s csak 25% válaszolta, hogy nagy sebességgel. Pedig a rendeltetést a név is tartalmazza, gyorsításra szolgál, segíti a veszélymentes mielőbbi becsatlakozást. A főpályán haladó járművek között kisebb „kapu" — követési távolság — is elegendő a becsatlakozáshoz, ha járművünk sebessége közel azonos a főpályán haladókéval.
Örömmel tapasztaltuk viszont, hogy a Kresz-ben nem szereplő **„Ajánlott sebesség"** tábla rendeltetését a járművezetők 91%-a ismeri.
A válaszadók 94%-a találja hasznosnak az autópálya **elválasztósávjába** ültetett bokrokat, sövényt, s ennek — a vezetési kényelmen túl — az is oka, hogy sajnos, szinte kivétel nélkül tapasztaltak fényszórózást a szembejövő járműveknél.
Az útbaigazító táblák nyújtotta tájékoztatás 81% számára elegendő, hiányosságként a jelölt helységek távolságának feltüntetését említik, s a régi gyakorlat visszaállítását kérik. Bizonyára elkerülte figyelmüket a csomópontok után felállított megerősítő tábla, mely kevésbé veszélyes forgalmi helyzetben adja meg a hiányolt tájékoztatást.

A pihenőhelyeket a megkérdezettek 14% mindig, 79%-a alkalomszerűen veszi igénybe. Nagyobb pihenőhelyet csak 24% választ, s felmerült a jogos igény, hogy az I—II. osztályú vendéglők mellett, esetleg azokhoz kapcsolva, olcsó büfék, tejet, hűsítőitalokat árusító létesítmények szükségesek.

Az útmenti töltőállomások száma csak a járművezetők 55%-a szerint elegendő, konkrét javaslatként az M7 útra a székesfehérvári csomópont közelébe kértek benzinkutat. A költőállomásokon az üzemanyagkiszolgálás gyorsasága sem tökéletes, amit az alábbi válaszok is bizonyítanak: 5 percet várakozik általában a gépkocsivezetők 28%-a, 5—10 percet 60%, 12% pedig 10 percnél is többet.

Segélyhívó telefonok felállítására egyaránt szükség van az úthasználók és a szakemberek véleménye szerint is, a felállítási távolságoknál azonban különbözik a két vélemény. Az 1—2—5 km távolságok közül a válaszadók 72%-a az 5 km-re szavazott, míg a forgalomtechnikai gyakorlat a 2 km-es sűrűséget tartja megfelelőnek.
Az utak tisztasága használóinak 30%-a szerint nem megfelelő, a pihenőhelyek tisztaságáról pedig az alábbi a vélemény: jónak tartja 12%, közepesnek 69%, rossznak 19%. A szemetelőkre 100 Ft-os büntetést javasol 54%, 50 Ft-ost 39%, míg 7% nem büntetné.

Az autópályát, autóutat 25% találja állandóan, 71% néha **zsúfoltnak**, másik útvonalat ilyen esetben 27% választ, s alkalomszerűen is csak 34%. Igaz, a választható másik útvonal sokszor nem megfelelő színvonalú, mint azt a terelőutakat ért bírálat is bizonyítja.
Csúcsidőben a járművezetők 94%-a igényli **a forgalomirányítást**, a nyári forgalomirányítást viszont csak 38% tartja jónak, 52% szerint közepes, 10% szerint rossz.

A legalább 60 km/ó sebesség kötelező előírása a vezetők kétharmada szerint időszerű, mivel az előzésben 45%-ot gyakran, 34%-ot ritkán, 21%-ot csúcsidőben akadályoznak egyéb járművek, s csak a gépkocsivezetők 54%-a tud folyamatosan saját szándékának megfelelő sebességgel haladni.
A járművek egyharmada szokott huzamosabb ideig **a leállósávon közlekedni**, s ami a nagyobb baj, az ilyen magatartást csak 54% tartja helytelennek, 18% szerint biztonságos (!?), 28% szerint szükséges.
Az út szélességére való tekintettel az autósok 3%-a szokott **„harmadikként" előzni.** Bár 94% véleménye az, hogy ez balesetveszélyes, sajnos, követőkre is kell számítani, mert 6% véleménye szerint a fenti szabálysértés segíti a közlekedést.
Két, a forgalombiztonság szempontjából igen fontos kérdést ismertetünk részletesen.

„Milyen sűrűn tapasztalta az alábbi szabálysértéseket?"

	Gyakran	Néha	Soha
Szabálytalan előzés	72%	28%	0%
Fényszórózás	50%	48%	2%
Visszafordulás	5%	51%	44%
Erőszakos vezetés	58%	39%	3%
Szabálytalan gyalogos átjárás	26%	49%	25%

Ugye megdöbbentő? S hogy mi a megoldás? Ez volt a következő kérdés:

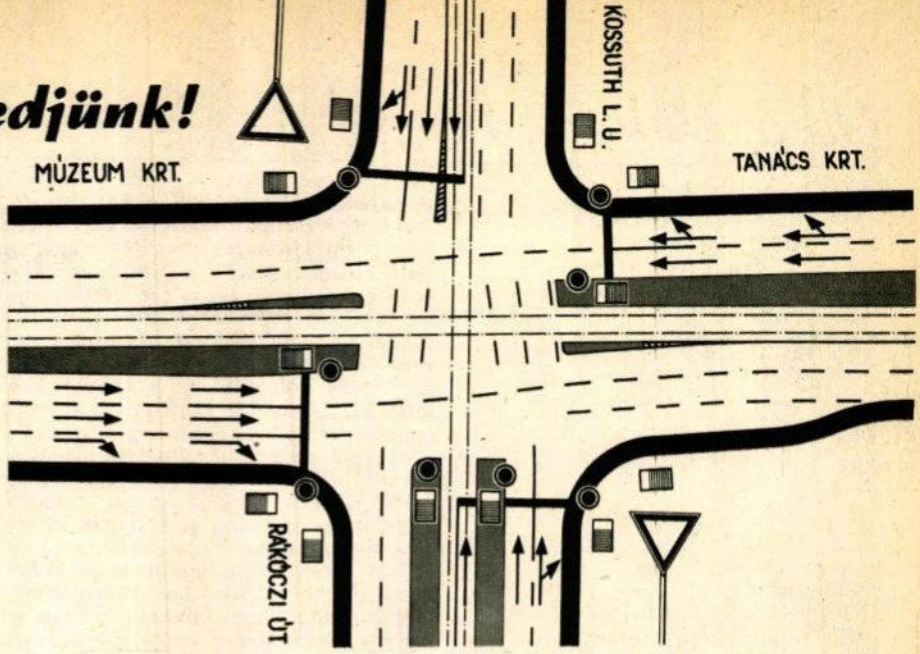
„Mit tenne Ön a fenti szabálysértések elhárítására?"

A beérkezett válaszok a következő főbb csoportba sorolhatók:
— Helyszíni bírság, szigorú büntetés (akár 1000 Ft is), a jogosítvány időszakos bevonása, az ismétlődések ellenőrzése 37%
— A veszélyes helyek állandó figyelése. Motoros, gépkocsis, légi felügyelet az utakon, mert a rendőrség jelenléte visszatartja a szabálytalankodókat ... 28%
— Széles körű felvilágosítás, oktatás, propaganda szükséges, elsősorban a fiatalság, a jövendő autósai körében ... 11%
— Társadalmi ellenőrzést kell bevezetni, hatósági jogkört adva az útügyi hatóságok dolgozóinak és a balesetmentesen vezető gépkocsivezetőknek ... 4%
— Elég az intő szándékú figyelmeztetés, az enyhébb büntetés ... 3%
— Nehéz kérdés, nem tudok megoldást ... 3%
— Civilruhás rendőrök magánrendszámú kocsikkal szűrjék ki a szabálytalankodókat ... 3%
— Nem válaszolt a kérdésre ... 10%

Két olyan válasz akadt, amelyet nem soroltunk egyik csoportba sem, de megszívlelendő igazságot tartalmaz: „A vétséget elkövetők felelősségérzetének kellene nagyobbnak lenni" — „Tudatos, udvarias közlekedés a megoldás!"

Egyet választottunk ki azok közül a megjegyzések közül, amelynek megírására minden válaszadónak módja volt a kérdőív utolsó oldalán.
A személyautók vezetői a lassú járművek, elsősorban a teherautók időszakos, de még inkább állandó kitiltását kérik az M1 és M7 utakról. A problémát érzik a nehéz járművek vezetői is, ők azonban az újabb teherautók teljesítőképességére hivatkozva a lakott területen kívüli sebességkorlátozás feloldását, vagy legalább 80 km/órára való felemelését javasolják megoldásul.
Befejezésül pedig a kérdőív utolsó kérdése:
„Biztonságosabbnak érzi az autópályát, autóutat egyéb utaknál?" A válaszok: Nem 5% — Kis mértékben 18% — Sokkal 77%.

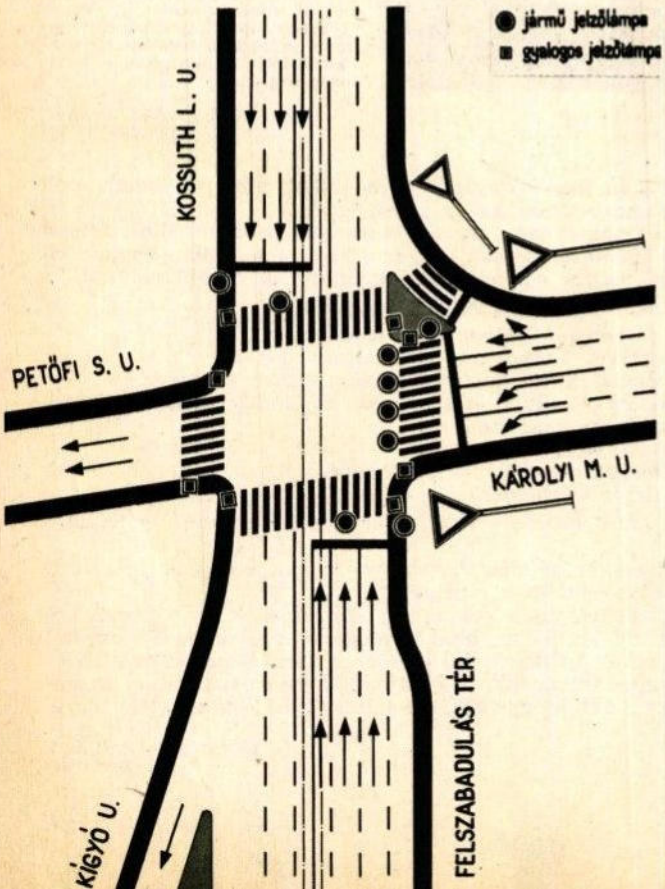
Itt így közlekedjünk!



A FELSZABADULÁS TÉRTŐL AZ ASTORIÁIG terjedő főútvonal-szakasz (és a folytatása is) csomópontjaival együtt ma a viták és érvelések tüzében, az érdeklődés homlokterében áll. Nemegyszer írtunk már arról, hogy a Metró vonalának építése meghatározza a felszíni csomópontok rendezésének ütemét, és ezzel összefüggésben sok tekintetben befolyásolja a közlekedés megszokott gyakorlatát is. Gyakran boszszankodunk, amikor az újabb és újabb terelőútvonalak rendjéhez kell alkalmazkodnunk, kényszerűkelletlen el kell viselnünk az ebből adódó „szűk keresztmetszeteket" és forgami torlódásokat is. Ez a bosszúság többnyire csak akkor oldódik bennünk és csap át a közlekedő ember őszinte örömébe, amikor végre birtokunkba vehetünk valahol egy-egy korszerűen kialakított közlekedési csomópontot. Most, az év vége felé már biztosak lehetünk abban, hogy ilyen örömben ezekben a napokban és hetekben bőven lesz részünk.

A kelet-nyugati metróvonal december 22-től (tehát éppen ezekben a napokban) a Fehér úttól már a Déli pályaudvarig közlekedik. A felszínen — az Erzsébet-híd—Szabadsajtó út—Kossuth Lajos utca—Rákóczi út vonalán — a vele párhuzamosan haladó villamosjáratok azonban csaknem egyidejűleg megszűnnek. Ezt követően pedig a villamospályát is a gépjárművek uralják.

A változást gyakorlatilag az jelenti, hogy a gépjárművek irányonként egy-egy új forgalmi sávhoz jutnak, amelyek teljesen egyenértékűek a már korábban is meglevőkkel. A figyelemre, a körültekintésre természetesen nagy szükség lesz, hiszen átmenetileg ezek a belső forgalmi sávok a meglevő villamos-járdaszigetek között vezetnek. Persze, az lenne az ideális helyzet, ha ezek a zavaró körülmények nem lennének. Be kell azonban látnunk, hogy a szigetek eltüntetése nem megy egyik napról a másikra, hiszen előző nap, vagy közel a változást megelőző időben a síneken a villamosok még menetrend szerint közlekedtek. Különösen az olyan villamos-járdaszigetek „úttestbe olvasztása" vesz majd több időt is igénybe, amelyekhez gyalogos le- és feljárók vezetnek, mint például az Astóriánál és az Emkénél. Ezek kedvező kialakítására az elkövetkezendő hetekben fokozatosan kerül sor. Mindenekelőtt hatékony jelzésekre van szükség, amelyek biztonságosan bevezetnek bennünket ezeken a kritikus pontokon a járdaszigetek közé. Ezt követően a vágányok sínvályúit útburkolati anyaggal töltik ki, majd vékony rétegben az egész sínzónát a környezettel megegyező csúszósúrlódási tulajdonságú burkolattal látják el. Ezt követi a nagyobb járdaszigetek elbontása, az úttest kialakítása, és végül a vágányok felszedése. Erre azonban csak később kerülhet sor.

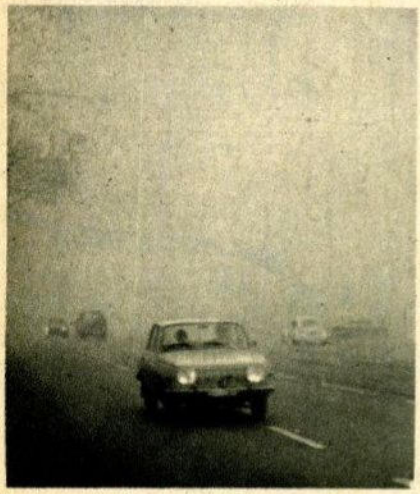


A harmadik forgalmi sáv belépése a csomópontokon is megváltoztatja a járműbesorolókat. De megváltoztatja a járda melletti, külső sávok funkcióját is. Ezek lesznek az első olyan forgalmi sávok a fővárosban, amelyeket csak az autóbuszok (no és természetesen a csomópontok közelében a jobbra kanyarodók is) használhatnak. Erre a témára azonban még visszatérünk.

Most induljunk el az Erzsébet-híd budai hídfőjétől a Baross tér irányába, és kövessük végig, elemezzük az útvonalat csomópontonként.

Mindjárt itt, az *Erzsébet-híd budai hídfőjében* is változást hoz a harmadik sáv megjelenése. Buda felé haladva a villamosvágányokon vezető új forgalmi sáv következetesen vezet tovább, kanyarodik jobbra, amelyről aztán a Hegyalja út irányába lehet balra elhaladni. Pest felé menet is három forgalmi sáv áll rendelkezésünkre ahhoz, hogy a *Felszabadulás térre* érkezzünk. Itt már korábban korszerűsítették a forgalomirányító berendezést, lényegében a forgalmi rend változatlan meghagyásával. A rajzon is jól szembetűnő. Láthatók a Kossuth Lajos utca irányában kialakított három-háromsávos besorolók is, amelyekből mindkét menetirányban csak egyenesen szabad továbbhaladnunk. Felhívjuk azonban a figyelmet a Váci utca kereszteződésében levő gyalogátkelőhelyre, hiszen itt változatlanul nagy gyalogosforgalommal kell számolnunk!

Az Astóriánál ugyancsak három-négy forgalmi sávos a Kossuth Lajos utcai és Rákóczi úti irány. Itt azonban még egy ideig megmarad mindkét járdasziget, és így a belső sávok mindkét irányban a szigetek között vezetnek. Igaz, nem túl szélesek ezek, de személyautóval biztonságosan lehet közlekedni. Persze, azért mindkét irányból jövet óvatosan közelítsük meg a szigetek közötti területet! A Múzeum körút és Tanács körút irányokban változatlanul maradt a korábbi forgalmi rend, és ugyanúgy működik a forgalomirányító berendezés is, mint korábban. Fázisrendje tehát nem változik.



A Fővárosi Autótaxi gépkocsivezetője vagyok. E pár sor megírására már nagyon régen készülök. A tompított fény használatáról van szó. Az utóbbi időben több balesetnek voltam szemtanúja, amely elkerülhető lett volna, ha használják a tompított világítást! Kollégáim nevében is tolmácsolom kérésünket, hogy nagyobb propagandát kellene kifejteni ez ügyben. Hirdessék rádióban, TV-ben és a rendőrség is aktivizálja magát, hogy a gépkocsivezetők szürkület után tompított világítással közlekedjenek!

BAKOSS ENDRE
Bp. XXI., Rákóczi út 142.

Az utóbbi hetekben a lekopott festésű gyalogátkelőhelyeket műanyagcsíkokból ragasztással pótolják. Első látásra praktikusnak tűnik, hiszen bizonyára olcsóbb és tartósabb az eddiginél. De aki ezt az új megoldást kitalálta, próbáljon esőscsúszós időben autóval ráhajtani, sőt még egy kis gázt is adhat, vagy próbáljon fékezni! Azt hiszem, nem mindennapi meglepetésben lesz része. En már majdnem póruljártam: kis híján megperdültem ezen az új „szellemes" létesítményen.
Hátra van még a tél a havazással, a jegesedéssel. Képzeljék csak el, mi lesz akkor! Nemcsak a gépjárművek csuszkálnak majd rajta, hanem előreláthatóan egy-két járókelő is ki fogja törni rajta kezét-lábát. Vajon az újítás kitalálója vállalja-e az új gyalogátkelőhelyeken bekövetkező balesetekért az erkölcsi és főleg az anyagi felelősséget? Bizonyára bosszankodni fog ezen az újításon a Köztisztasági Hivatal is, hiszen ezekről a csíkokról nem lehet majd lekotorni a havat sem rendesen, mert beleakad a kotrók éle, és nyilván fel fogja szaggatni azokat.
Furcsának találom, hogy ezt az új eljárást egyáltalán engedélyezték!

PÁLMAI ÁKOS gkv.
Bp. I., Attila út 2.



A napokban bajai iskolánknál volt elintéznivalóm, és a Mávaút menetrendszerű gyorsjáratán utaztam oda-vissza. Az utazás alatt odafelé erősen felhős, párás idő volt; visszafelé végig esett az eső. A busz percnyi pontossággal érkezett Bajára; az utazás ennek megfelelően kellemes volt. Amiért ennek a levélnek megírására sor került, annak oka az a három kiváló Volán-dolgozó, akik az oda-vissza úton a kocsi vezetését, illetőleg a jegykezelést látták el. A jegykezelőnő oda-vissza úton Szabó Jánosné volt; a gépkocsivezető odafelé: Sáfrány Ferenc, visszafelé: Váró Miklós. Mindhárman a 20. sz. Volán dolgozói. Ez a három Volán-munkatárs feladatát mintaszerűen látta el, és nevük azért kívánkozik a nyilvánosság elé, mert ez nemcsak egymás iránti megértő segítségben, példaszerű magatartásban, hanem az utasokkal szembeni, minden alázattól mentes, egyszerű emberi udvariasságban, előzékenységben, kedvességben is megnyilvánult.
Nem hiszem, hogy a három dolgozó bármelyike különösen sokat hallott vagy olvasott volna a defenzív vezetésről. Nem tudom, hogy saját maguk jöttek-e rá arra, hogy miképpen kell ezt mégis csinálni, vagy a Volán Tröszt forgalombiztonsági osztályának jó munkája eredményezte-e mintaszerű magatartásukat, de kétségtelen, hogy mindkét gépkocsivezető iskolát tartott abból, hogy miképpen kell maximálisan törekedni a baleseti veszélyek elkerülésére teljes sötétségben esős úton is, és mindannyian szinte oktatandó módon viselkedtek menet közben egymással szemben.
Csak tanítani lehet azt, hogy időről időre, különösen az esti vezetés alatt, a jegykezelőnő néhány szóval rövid beszélgetéseket kezdeményezett a gépkocsivezetővel, mintegy annak figyelmét és éberségét fenntartva. (Régen elmúltak azok az idők, amikor a gépkocsi vezetőjével beszélgetni tilos volt, ha a legtöbb kocsiban a felirat még ott is van, bár ez főleg az utasokra vonatkozik.)
Nem utazom gyakran a Volán járatain, de jó lenne feltételezni, hogy dolgozóik nagy része ilyen magatartással éri el azt, hogy a Volán baleseti számai az utóbbi évben a korábbiaknál kedvezőbben alakultak.
Az ily módon kellemessé tett utazást ezúton köszönöm meg a három Volán-dolgozónak, és kívánom, hogy példájukat kövessék mind többen.

ERDÉLYI GYÖRGY
Autóközlekedési Tanintézet



Ilyen rossz kilátás nyílik annak a gépkocsivezetőnek a számára, aki a szatymazi útról akarja folytatni útját, az E5-ösön balra, illetve tovább egyenesen. Ugyanis az útbaigazítást adó transzparens éppen takarja a kilátást, a gépkocsivezetők nem kevés bosszankodására.

NAGY LÁSZLÓ gkv.
Szeged, Újvidéki u. 23.

Az Új Ember egyik számában olvastam ezt a cikket, amelyet érdemesnek tartok arra, hogy az Autó-Motorban is megjelenjék:

„Olaszországban különös és nem éppen hatástalan módját választotta a közúti balesetek elleni küzdelemnek Carraro, Verona püspöke. Egyházmegyéje minden templomának ajtajára kifüggesztette az alábbi szöveget:

«A hét közlekedési bűn, amit meg kell gyónni:

1. *Az autópálya (highway) jelének nem ismerete;*
2. *Vezetés rossz fizikai állapotban; tilos előzés;*
3. *A járművek távolságának téves megítélése: rossz fékezés;*
4. *Dühös, türelmetlen mozdulatok és szavak a rendőrökkel, más vezetőkkel, vagy gyalogosokkal szemben;*
5. *Forgalmi torlódás előidézése;*
6. *Az út elsőbbségének figyelmen kívül hagyása;*
7. *Eltávozás a baleset színhelyéről.»*

A püspök nem tett mást, mint a «Ne ölj» parancsát a kornak megfelelően kifejtette.
Elgondolkozhatunk ezeken, mielőtt kormánykerékhez ülünk, a forgalmas országútra vagy csúcsforgalomba hajtunk."

A szociológusok és pszichológusok felmérései szerint azok az egyének követnek el — akár járművezetőként, akár gyalogosként — több közlekedési vétséget, akik nem tudnak beilleszkedni kellően a társadalomba. A szakértők javaslata ezzel kapcsolatban az, hogy az alkohol-elvonókúrához hasonlóan a járművezetők „lelki kiegyensúlyozó-kúrára" is kötelezhetők legyenek.

UGRÓCZKY MIHÁLY
Budapest

SHELL INTERSERVICE ÁLLOMÁSOK

Shell

INTERAGRI INTERSERVICE

Budapesten

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

INTERSHOP
XIII., Rajk László u. 11

ÚJ TÖLTŐÁLLOMÁSOK NYÍLTAK a XI., Tétényi úton és Monoron

Vidéken

Balatonfüred
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szántód
Szeged
Veszprém

BENZIN, OLAJ, AUTÓFELSZERELÉSI ÉS AUTÓÁPOLÁSI CIKKEK TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL KAPHATÓ SZERVIZEINK 6—22 ÓRÁIG ÜZEMELNEK

KEDVES ÜGYFELEINKNEK KELLEMES ÜNNEPEKET ÉS BOLDOG ÚJ ÉVET KÍVÁNUNK!

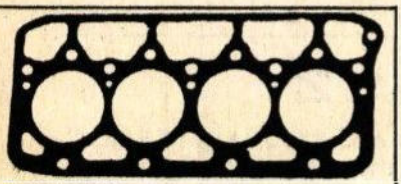
LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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

javítása jótállással

HORVÁTH L.

Budapest IX., Telepy u. 2/c.
(Hámán Kató út sarok)
Telefon: 144-513



ÜZEMBIZTOS
vörösréz-azbeszt
hengerfejtömítések minden típushoz
Nyitva: 8–17-ig
Szombaton zárva
MESAN tömítéskészítő
Bp. IX., Ráday u. 37.

AUTÓRÁDIÓK
autómagnók, antennák speciális javítása
NY URH hangolás
(Bemérés díjtalan)

SZÉLL SÁNDOR
Bp. VI., Szondi utca 20.

AUTÓSOKNAK AUTÓS JÁNDÉKOT Z AUTÓKER-TÖL

AUTÓKER

UZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN

Budapesti magánfogyasztói bolthálózat

TRABANT, WARTBURG, SKODA
alkatrész szaküzletek:
Budapest IX.,
Ráday u. 31.

MOSZKVICS
alkatrész szaküzletek:
Budapest VI.,
Népköztársaság útja 28.
Budapest XIII.,
Kelli u. 17.

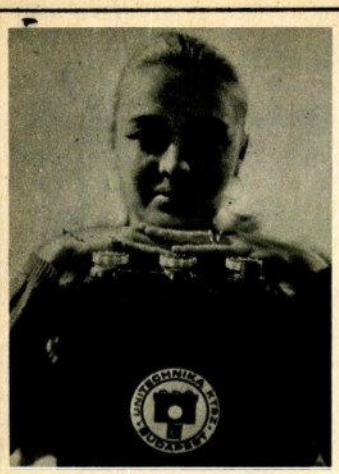
AIKATRÉSZ és FELSZERELÉSI
szaküzlet:
(Opel, Renault, Peugeot,
Simca típusokhoz)
Budapest VI.,
Hajós u. 15.

VOLKSWAGEN
alkatrész szaküzlet:
Budapest VI.,
Jókai tér 8.

ZSIGULI–ZAPOROZSEC
alkatrész szaküzletek:
Budapest XIII.,
Gogol u. 13.

AUTÓVILLAMOSSÁGI és FELSZERELÉSI
CIKKEK szaküzlete:
Budapest VI.,
Paulay Ede u. 29.

WARSZAWA, VOLGA, TORINÓI FIAT,
POLSKI FIAT alkatrész szaküzlet:
Budapest XIII.,
Gogol u. 13.



UNITECHNIKA — AKKUTECHNIKA

Akkumulátorjavító fiókjaink

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

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

Ugyanitt díjtalan fényszóró-beállítás



KÁRÁSZY TESTVÉREK
SPIRÁLRUGÓK, LENGÉSCSILLAPÍTÓK SPECIÁLIS JAVÍTÓI
BUDAPEST XIII., VÁCI ÚT 197.
TEL. 209-161

MEGNYÍLT
AZ

AUTÓKER

ÚJ ALKATRÉSZ ÉS FELSZERELÉSI SZAKÜZLETE

OPEL, RENAULT, PEUGEOT, SIMCA típusokhoz

Budapest VI., Hajós utca 15. szám alatt

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

Autókerék-kiegyensúlyozás
legmodernebb nyugatnémet gépekkel
Köpenyszerelés
LAKATOS ALADÁR okl. gmérnök
Budapest VI., Ó utca 29.

Autókerékre
DÍSZTÁRCSA **DÍSZKARIKA**
minden típusra készen kapható
Díjtalanul felszerelem
MÉSZÁROS fémnyomó
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon: 127-584

MOTORKERÉKPÁRRA csomagtartók, bukásvédők. AUTÓRA síléctartó, tetőcsomagtartó, teher, poggyász szállítására, méret kívánság szerint. Tanításhoz pótfékpedál készen kapható.
SZEITZ lakatos
Biatorbágy, Szabadság u. 17. T.: 276

FOGYASZTÁS-, TELJESÍTMÉNY-, GYÚJTÁSSZABÁLYOZÁS, kompresszlómérés, motorállapot-értékelés. OSZCILLOSZKÓPOS gyújtásvizsgálat. SZTROBOSZKÓPOS gyújtásbeállítás, gyújtásszabályozók vizsgálata, beszabályozása. Porlasztóvizsgálat, beszabályozás. Feszültségszabályozók beállítása.
GULCSIK GÁBOR okl. villamosmérnök.
Bp. XII., Hó u. 2/a. T.: 669-225

AUTÓSZERVIZ BEJELENTÉS NÉLKÜLI
Statikus és dinamikus kerék-kiegyensúlyozás, kompresszlómérés, gumiszerelés, hógumiba vidiaszögek belövése, futójavítások
Szentendre, 11-es műúton 23 km-nél
PLESOVSZKY

REKORDOSOK, FIGYELEM!
Rugójavítás szereléssel egy nap alatt
VÖRÖS ISTVÁN
XIII., Fáy utca 84.
Telefon: 290-279

ZSIGULI
FIAT, SKODA, WARTBURG stb.
ZÁRAS TANKSAPKÁK.
FÚRÁS NÉLKÜL szerelhető VW, VOLVO modellű tükrök,
SPORT és SZTRÁDA tükrök, óriási választékban.
FÚRÁS NÉLKÜL szerelhető HÁTRAMENET és KÖD-STOP LÁMPÁK kettőzött védelmű RIASZTÓ felszerelés stb.
SÓS, specialista
Bp. VII., Hernád u. 13.

VILLTESZ
AUTÓVILLAMOSSÁGI FELSZERELÉSEKET ÉS ALKATRÉSZEKET GYÁRTÓ SZÖVETKEZET

Vállaljuk gépjármű-tartozéki és felszerelési újdonságok kivitelezését

Címünk:
Budapest VII., Dembinski utca 21.
Ügyintéző: Horváth György
Telefon: 228-608

Az AM válaszol

OLVASÓINKHOZ! Mint ismeretes, a korszerű, gyors továbbítás érdekében a Magyar Posta is bevezeti — 1973. január 1-től — a helységek neve előtt feltüntetendő irányítószámokat. A nagyobb forgalmú postafiók-bérlők azonban külön irányítószámot kapnak. Az Autó-Motor szerkesztőségének irányítószáma: 1374. Kérjük tehát olvasóinkat, hogy hozzánk intézett leveleiket ezentúl így címezzék:

Autó—Motor szerkesztősége
1374 Budapest 5.
Postafiók 582

OLVASÓINKNAK. A legutóbbi címlapunkon bemutatott kísérleti BMW-kocsi, a „Turbo" ismertetésére anyagtorlódás miatt csak következő számunkban kerül sor.

FUTÁR ANDOR — BUDAPEST és **TÖBBEKNEK.** Bizonyára elkerülte figyelmüket, hogy a lapunk 31. oldalán mindenkor közölt „impresszum" tartalmazza azt is, hogy az Autó—Motort hogyan lehet előfizetni. Lapunk azok közé a sajtótermékek közé tartozik, amelyeket a kézbesítő postásnál is elő lehet fizetni; a postás a neki átadott díjról nyugtát köteles adni. Aki a kézbesítővel nem szokott találkozni, a helyi (nagyvárosokban a kerületi) postahivatalban intézheti el az előfizetést. A díj negyedévre 18 Ft.

TÖRÖK BOLDIZSÁR — NAGYKANIZSA. Akinek hallási zavarai vannak és újonnan szeretne gépjárművezetői engedélyt szerezni, előbb a Siketek és Nagyothallók Országos Szövetsége főtitkárságához (Bp. VI., Benczur u. 21.) kell fordulnia, ahol véleményt adnak arról: lehetségesnek tartják-e, hogy gépjárművet vezessen. Ha itt kedvező igazolást kapott, ezzel a Másodfokú Orvosi Bizottsághoz (Bp. VIII., Mező Imre út 19/a. I. em. 20.) kell elmennie, ahol elvégzik a további alkalmassági vizsgálatokat.

ZELK GYULA — TARANY. A postahivatal eljárása szabályos. A lakásban levő, egy család által használt több rádió után csupán egy előfizetési díjat kell fizetni. Az autóba beépített rádiókészülékért azonban külön kell fizetnie a havi tízforintos díjat.

SZLUHA DÉNES — BUDAPEST. Egyáltalán nem hagytuk abba a „harcunkat" a parkolóhelyek szaporításáért. Úgy gondoljuk, nem is kell meghirdetnünk egy ilyen új „fórum" létesítését, mert már korábban felkértük olvasóinkat, hogy ilyen természetű javaslataikat, tapasztalataikat közöljék velünk. Visszatérő sorozatunk, a „Hol álljon az autó?" hamarosan újból jelentkezik. S akkor lehet, hogy fényképet közlünk az Ön életrevalónak tűnő elgondolásáról is, hogy a VII., Damjanich utcában útburkolati jelzéssel tegyék lehetővé a járdára szögben, vagy esetleg merőlegesen a parkolást. — Dicséretét köszönjük. Igyekszünk olvasóink megbecsülését, szeretetét továbbra is kiérdemelni.

VARGA LAJOS — NAGYKANIZSA. Meghatóan kedves „napapai" levelének beküldött másolatát kis szorongással olvastuk. Mert bizony nagyobb baj is történhetett volna Önnel a valamilyen autóról a 70-es úton leesett, színtelen lakkot rejtő hatalmas pléhdoboz tartalmának tócsává alakulása miatt... Döbbenetes felelőtlenség az ilyenfajta árut úgy szállítani, hogy a rakodótérről „lepotyoghasson"! Kár, hogy ilyenkor nem tudjuk felkutatni a felelőst. De talán e sorok a szeme elé kerülnek, és — máskor másként helyezi el a szállítmányt a kocsira. Önnek pedig csak gratulálhatunk, hogy a legkevesebb sérüléssel járó esés technikáját ilyen jól elsajátította a motorversenyzőktől...

IFJ. DINNYÉS ISTVÁN — BAJNA. Az új év első felében az eddig is szállított 250-es MZ motorkerékpárokot árusítják majd nálunk. Kilátás van azonban arra, hogy a gyár az említett típuson némi módosítást hajt végre, és ebből is érkezik majd egy kisebb szállítmány. Így hangzott az egyik nagykereskedelmi vállalattól kapott felvilágosítás. Ugyanekkor azt is közölték, hogy 1973-ban megszűnik az oldalkocsi-behozatal az NDK-ból, miután ott megszüntették a gyártást.

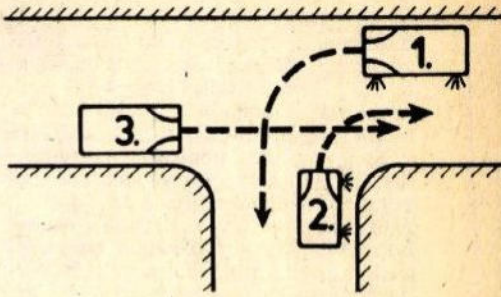
PAPP DEZSŐ — AJKA. A hatóságok helyesen jártak el. A gépjárműadóról szóló 39/1961. (XI. 4.) Korm. sz. rendelet 6. §-a értelmében ugyanis: „Az adókötelezettség annak a hónapnak első napján kezdődik, amelyben a forgalmi engedélyt kiadták." Ha tehát október 27-én vette át a kocsiját, az egész október hónapra is ki kell fizetni a gépjárműadót. A kötelező felelősségbiztosításról szóló 42/1970. (X. 27.) sz. Korm. rendelet 6. §-a szerint viszont: „Az első díj a rendszámmal való ellátást követő hónap 1. napján esedékes." A biztosítást tehát csak november 1-től kell fizetnie.

„NSU MAX". Koncz Miklós olvasónk kéri azokat a motorosokat, akiknek megvan az NSU Max kezelési könyve, és átadnák azt, írják meg címüket, hogy a könyv árát, utánvéttel kiegyenlíthesse. Koncz Miklós címe: Szabadszállás, Kodály Z. u. 26.

DALLOS KÁLMÁN — BUDAPEST. A Közlekedésügyi Értesítő október 17-én megjelent 19. számában a 328/1972. PM—KPM—MüM számú Közlemény — többek között — erről is tartalmaz hivatalos állásfoglalást. Eszerint: „A közületi szervek a dolgozók részére saját személygépkocsi vásárlásához hitelt nem adhatnak és személygépkocsit nem vásárolhatnak." Megfogalmazza azonban a megoldást is: „Azok, akiknek az újraszabályozás miatt a közületi személygépkocsi-használati kedvezménye csökkent vagy megszűnt, illetőleg, akik jogosultságukról lemondanak, továbbá azok, akiknek munkakörük rendszeres személygépkocsi-használatot igényel (pl. körzeti orvosok, útügyi-vízügyi szakaszmérnökök, technikusok, Gelka helyszíni tv-javító-szerelők, termésbecslők stb.), kedvezményes OTP áruvásárlási hitelt vehetnek igénybe saját személygépkocsi vásárlásához."

MAGYAR TAMÁS — KAPOSVÁR. A hírt, hogy az NSZK-ban október 1-től „általános sebességkorlátozást" vezettek be, a világsajtó közleményeiből vettük át. Azóta már részletesebben is olvastunk erről, és az Ön értesülései bizonyultak helyesnek. A 2,8 tonnánál kevesebb összsúlyú járművekre előírt 100 km/órás korlátozás nem vonatkozik az autópályákra, az olyan autóutakra, melyeken a forgalom két iránya elválasztósávval van elkülönítve, és az olyan utakra, amelyeket mindkét irányban legalább két-két útburkolati festéssel kijelölt forgalmi sáv van. A sebességkorlátozást 1975. december 31-ig érvényes kísérletnek tekintik. Addig várnak választ a szakemberek, hogy az intézkedés nyomán — más országok kedvező tapasztalataihoz hasonlóan — az NSZK-ban is csökkentek-e a súlyos közlekedési balesetek.

TALÁLJA KI...



Hasonló feladvány már szerepelt lapunkban. De a rajzban itt bemutatott helyzetről — sok levél tanúsága szerint — sok helyütt ma is vitatkoznak. Tessék tehát eldönteni, hogy ebben a forgalmi helyzetben kinek van áthaladási elsőbbsége, illetve milyen sorrendben indulhatnak el, folytathatják útjukat az autók. A megfejtőktől azt is kérjük, hogy álláspontjukat indokolják is meg. A helyes megfejtést január 6-ig beküldők között három könyvet sorsolunk ki.

A 22. számunkban Stefán János siófoki olvasónk kérdése alapján közöltük rejtvényünket. Az olvasóktól beérkezett sok helyes megfejtéstől függetlenül, egy elromlott fénysorompóval „védett" vasúti kereszteződésben nemrég bekövetkezett különösen megrázó baleset is aláhúzta, hogy a válasz egyértelműen csak a következő lehet:

Függetlenül attól, hogy a fénysorompós vasúti átjárót milyen (sorompós, vagy sorompó nélküli átjáróra utaló) táblával egészítik ki, abban az esetben, ha a fénysorompó nem működik — és a félsorompó sincs forgalmat záró helyzetben —, **feltétlenül meg kell állni és körül kell tekinteni.** Az persze külön téma, hogy a félsorompóval védett vasúti kereszteződésnél az eddigi félreértések és viták elkerülésére valóban egységes kiegészítő táblát kell alkalmazni. A közeli jövőben kiadásra kerülő új közlekedési szabályzat minden bizonnyal kitér majd erre. De addig is — és ezt ismét szeretnénk nyomatékosan aláhúzni — a vasúti átjáró előtt mindig nézzünk körül. Még akkor is, ha a sorompó nincs leeresztve, vagy a fényjelzés a zavartalan szabad áthaladásra utal. De mindenképpen meg kell állni és meg kell győződni az áthaladás biztonságáról, ha a fénysorompó rossz. Még akkor is, ha a fénysorompó nem világít ugyan, de a csapórúd, vagyis a félsorompó nincs leeresztve. Csupán augusztustól november 30-ig (tehát mindössze négy hónap alatt) 134 tragikus baleset történt az országban a vasút-közút kereszteződésében. És többségében a gépjárművezetők könnyelműsége miatt! A jutalomkönyveket **KATONA ANDRÁS** (Debrecen 2. Pf. 95.) — **KÁDÁR BÁLINTNÉ** (Szeged, Pásztor u. 10.) és **VINCZE LÁSZLÓ** (Legyesbénye, Deák Ferenc u. 10.) címére postázzuk.

Könyvekről

KALCSEV: A munkásosztály fia (Kossuth). A bolgár Dimitrov neve a „Reichstagper" óta fogalommá vált, de e könyvből ismerjük meg szerteágazó tevékenységét, izgalmakkal teli életét, amely így érdekes regénnyé állt össze...

RIBAKOV: Az ismeretlen katona (Kozmosz). Az autósok között népszerűvé vált „Százezer kilométer" írója ezúttal egy fiatal fiú kalandos nyomozását kísérteti velünk végig egy ismeretlen katona után, akinek csontjai egy útépítésnél kerülnek a talajgyalu útjába.

MESSZI UTCA (Európa). A „Világirodalom remekei" sorozatban ezúttal válogatást találunk kiemelkedő szovjet írók műveiből. Bikov, Panova, Platonov, Promet kisregényei változatos hangvételben adnak képet a szovjet társadalom problémáiról.

KAZIMIR KÁROLY: A népművelő színház (Magvető). Az ország egyik legérdekesebb színházának, a Thália-nak életébe enged bepillantást a rendező, aki oly sok érdekes színházi élményt ajándékozott már a magyar közönségnek.

AGÁRDI PÉTER: Rendiség és esztétikum (Akadémia). A rádióból is ismert fiatal irodalomtörténész Gyöngyösi István költői világképét elemezve bebizonyítja, hogy ez a jelentős 17. századi költő a korabeli középnemesi törekvések művészi megfogalmazója volt.

HÉDERVÁRI PÉTER: A görög Pompeji (Gondolat). A Santorin tűzhányó 4000 évvel ezelőtti kitörésének vizsgálatai alapján bemutatja a feltárt régészeti, kultúrtörténeti eredményeket, amelyek az Atlantisz-kérdéssel is összefüggnek. Szép képek szolgálnak illusztrációul.

TRABANT MAGYAR MÓDRA

Külleme éppen olyan, mint a többi százezeré. Még a „kivagyis" rallyecsíkok sem díszítik egyszerű ruhácskáját. De ha a varázsló akarja, akkor félelmetesen tüzes táltossá válik; amikor nemcsak testvéreinél, hanem nagyobb és erősebb rokonainál is gyorsabb és izmosabb.

A Trabant-varázsló, azaz a „Füles" becenéven ismert *Benyák Jánosról* csak annyit, hogy a Csepeli Motorkerékpárgyár kísérleti osztályán esküdött örök hűséget a szakmájának. Na és természetesen motorkerékpárversenyző is volt. Márkájának színeiben indult, és 1957-től, amikor fénykorát élte a magyar motorsport, háromszor végzett a bajnokság 3. helyén.

Benyák Jani közben beleszerelmesedett az autóba. (Hasznos tevékenységét az Autóklub szervizállomásán gyümölcsöztette.) Úgy öt évvel ezelőtt vásárolt egy új Trabantot, bár akkor még nem sejtette, hogy szerény kocsijából egykor plasztik-rakéta lészen.

Nos, ennek a csodálatos átalakulásnak történetét akarjuk itt leírni.

Vegyük először a motort. Forgattyústengelye „tele", vezérlése és forgótárcsája módosult, a dugattyúcsapszeg tűgörgőkben nyugszik, átalakított, új hengerfejet kapott. A motor sűrítési aránya 15:1 (!), fordulatszáma 8000, teljesítménye, számítások alapján 45—50 lóerő. (A ráfordított munkaórák száma, szerényen számolva 200.) A 32 mm torokméretű Puch-porlasztó keverőházához két darab Wartburg-úszó csatlakozik. (Tüzelőanyaga 14:1 részarányú Extra benzin és Castrol R—40 keverék, amelyből mintegy 16—17 liter a fogyasztása.) Ennek az erőtöbbletnek megfelelően erősebb kuplungrugókat is kapott.

A futóművön elöl a dőlés negatív állású, hátul leeresztette a rugót, lengéscsillapítóit kicserélte (elöl Skoda, hátul Monroe), kerekei a Wartburgtól származnak. És végül: mintegy 100 kilóval tette soványabbá a Trabantot.

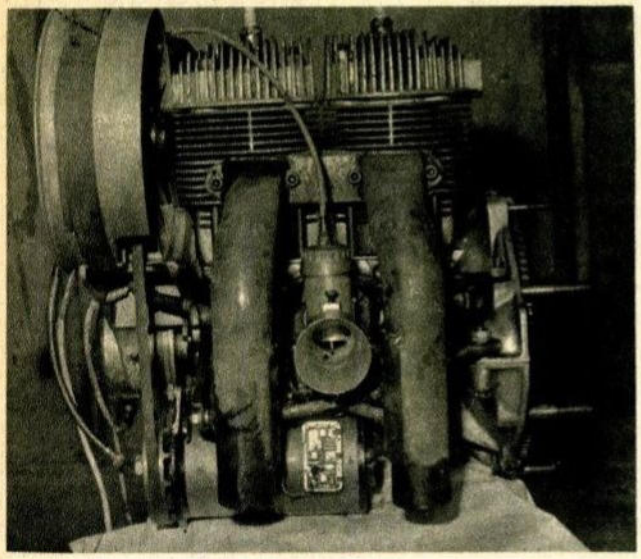
Benyák János autószerelő-mester nagyon szerényen elhárítja magától az elismerést, mert, mint mondja, mindez nem sikerült volna ilyen jól, ha elméleti síkon nem segítette volna egykori főnöke, *Vigh Endre*, volt kollégája *Horváth Ferenc* és fivére, *Benyák Ferenc* mérnök, valamint a gépmunkában klubtársa, a Volán versenyzője, *Kelemen Ferenc* és annak esztergályosa, *Dőry Sándor*.

További tervei? E gyors motorhoz megfelelő tárcsafékek és szelídebb teljesítményű, mondjuk 40 lóerős motorok készítése.

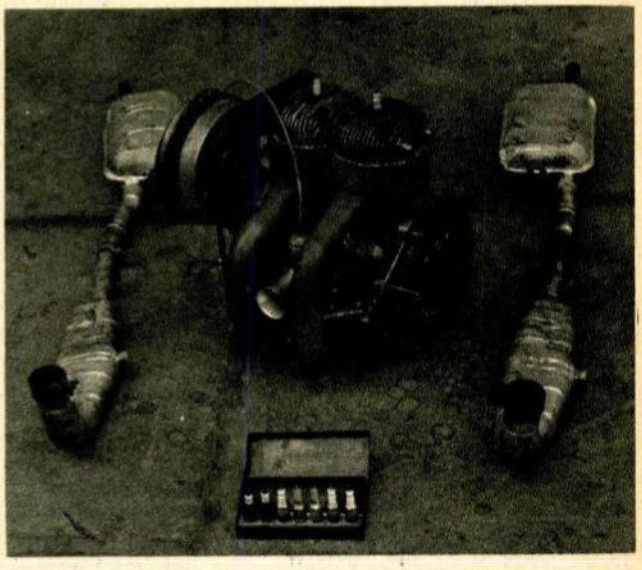
A versenymotor természetesen csak hegyi versenyek alkalmával kerül a gépháztető alá, ami a többi átalakítással együtt 20 órás munka. Egyébként a derék Trabant a dolgos hétköznapokon szerény öszvérré változik...

— ergyé —

A két tömzsi kipufogócső között áll a motorkerékpár-porlasztó, a csövek mögött vannak, hőálló műanyaglapra felfüggesztve a Wartburg-porlasztók úszói. Az elvékonyított hengertalp miatt átmenő-csavarok rögzítik a hengereket



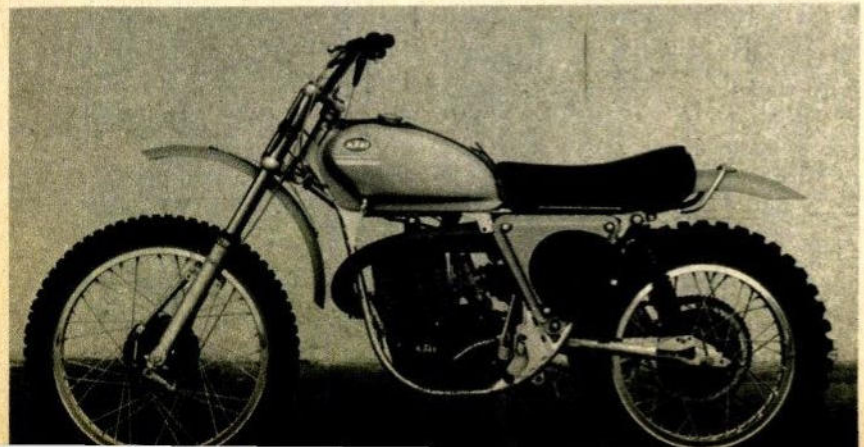
Látható az úszók rögzítése. Az első kipufogódobok crossmotortól származnak, a hátsó dobok eredetiek, csak némi belső módosításon estek át. Előtérben az alkalmas gyújtógyertyák sorakoznak (Champion—260, Beru—260 és Bosch—310, T—17, hosszú és kis menetű)



KTM cross 250 kcm

Az ausztriai Mattighofenben van egy kis gyár, ahol eleinte főleg hómobilok számára készítettek kétütemű motorokat. Így kezdődött ennek a hírhedtté márkának a népszerűsége. Miután a motorok zöme Kanadába került, kontinensünkön csak akkor kezdték megismerni a KTM nevét, amikor piacra kerültek a Sachs-motorral meghajtott, különféle kivitelű mopedok és mofák.

Néhány évvel ezelőtt jelentek meg az osztrák crossversenyeken a mattighofeniek első motorjai, és hamarosan megszülettek a jó eredmények is. A KTM crossmotorok iránti érdeklődés arra ösztönözte a gyár vezetőit, hogy megkezdték e motorok — viszonylag kis példányszámú — sorozatgyártását. És amikor a külföld figyelme is e márkára terelődött (a Magyar Motorsport Szövetség is az érdeklődők közé tartozik), megkezdték a 175 kmc-es, majd később a 125, illetve a 100 kcm-es versenymotorok gyártását.



Az itt bemutatott negyedliteres motor furat-lökete 71×62 mm, teljesítménye 34 lóerő 7700 fordulaton, Motoplat-gyújtása tranzisztoros, sebességváltója hatfokozatú. Ahhoz, hogy önsúlya mindössze 99 kiló, nagymértékben járult hozzá a krómmolibdén csőváz és a hátsókerék magnéziumból öntött agya is.



JÓ ÉVET ZÁRTAK A VOLÁN SC VERSENYZŐI

Az 1972. évi versenyidény különösen nagy feladat elé állította a Volán SC autószakosztályát, mert ez évben került először bajnoki kiírásra a csapat-, a hegyi és a terepügyességi versenysorozat. Természetesen lebonyolításra vár még a hagyományos rallye-bajnokság is.
A szakosztály együttese átérezte a feladat súlyát, és becsülettel helytállt. És, hogy ez a megállapítás nem csupán szóvirág, bizonyítják az elért eredmények.
Az országos eredményösszesítés alapján a Volán versenyzői az 1972. évi bajnokságokon a következő eredményekkel végeztek:

Rallye-bajnokságokban öt kategóriabajnok, négy 2. hely,
Túrabajnokságban: egy 3. hely,
Hegyi bajnokságban: öt kategóriabajnok, négy 2. hely,
Csapatbajnokságban: rallye-bajnok, túra oszt. 2. hely,
Terepügyességi bajnokságban: egy kategóriabajnok, egy 3. hely.

Az országos bajnoki sikereken túl a Volán versenyzői jelentős eredményeket értek el a külföldi versenyeken is. Az EB és egyben a Szocialista Kupa futamának kiírt, nagyon „fogós" feltételű lengyel „Rajd Polski"-n a *Ferjancz/Zsembery* páros az abszolút sorrend értékes 4. helyét foglalta el, míg a *Szenttornyai-testvérek*, a Ladájukkal géposztályukban a 3. helyre érkeztek.
A München—Wien—Budapest EB-futamon *Ferjánczék* a lengyelek háromszoros Európa-bajnoka, *Zasada* mögött, sok híres versenyzőt megelőzve, az abszolút sorrendben a 2. helyet foglalták el, ezzel is bizonyítva a magyar mezőnyből kiemelkedő kivételes képességüket.
A jó munka elismerésének köszönhető az is, hogy a Magyar Autóklub a válogatott összeállításánál nagymértékben támaszkodik a Volán versenyzőire és szerelőire.
A magasabb osztályt jelentő rallye-kategória utánpótlására, az év elején az autósok között meghirdetett tehetségkutató-verseny alapján létrehozták a túra-kategóriát.
A több éve, fokozatosan folytatott fejlesztés eredményeként a szakosztálynak már tíz sportkocsija van, és sikerült biztosítani a versenykísérő-szolgálatot is. A Volán Tröszt támogatásával létrehozott korszerű műszaki bázis is segíti a volánosokat, akik újabb eredményekkel igyekeznek meghálálni a támogatást, és feladatuknak tekintik a hazai autósport további fejlesztését.

AZ 1972. ÉVI AUTÓBAJNOKSÁGOK

A Magyar Autóklub Sportbizottsága különböző versenyágakban 5 bajnokságot írt ki, melyeken 408 (!) versenyző indult, ezenkívül sok-sok százan iratkoztak be az autósport általános iskolájába, és vettek részt az országos „Ki a legügyesebb vezető?" vetélkedőn.

RALLYE BAJNOKSÁG, II. CSOPORT (4 futam) **1600 KCM FELETT.** Indult 3, értékelhető 1. **Bajnok: Szemethy/Kercsó,** Volán Győr (Fiat—125) 21 pont; — **1600 KCM,** ind. 3, ért. 3. **Bajnok: Ferjancz/Zsembery,** Volán, 27 — 2. **Kiss/Iriczfalvi,** Volán, 27 — 3. **Jancsó,** Áfor 8 (mind Renault—G); — **1150 KCM:** Ind. 8., ért. 6. **Bajnok: Balatoni/Sándor,** Volán, 27 — 2. **Winkler/Miklós,** ATI 21 — 3. **Farkas K.,** Áfor (mind Skoda R) 16 — 4. **Tar,** Áfor (Fiat SC) 12 — 5. **Koltai,** ATI, 7 — 6. **Ifj. Kesjár/Dezsényi,** Áfor (mind Skoda R) 7; — **850 KCM.** Ind. 3, ért. 3. Bajnok: **Morvai/Golke,** Volán (Steyr-Puch) 27 — 2. **Dr. Doby/Csernoch,** Volán Debr. (Fiat—850) 21 — 3. **Cserna/Varga,** Volán Pécs (Fiat—600) 16; — **I. CSOPORT, 1300 KCM FELETT.** Ind. 4, ért. 2. **Bajnok: Kelemen/dr. Pulváry,** 27 — 2. **Kovács L./Földes,** mind Volán (mind P. Fiat) 27; — **1300 KCM:** ind. 7., ért. 5.: **Bajnok: Bálint/Förster,** Volán Pécs, 33 — 2. **Dr. Szenttornyai/Szenttornyai,** Volán (mind Lada) 20 — 3. **Valcsics/Gábor,** Áfor (NSU) 15 — 4. **Rusznyák,** Áfor (Lada) 14 — 5. **Hernyák/Hernyákné,** Áfor (P. Fiat); — **1150 KCM:** Ind. 10, ért. 6. **Bajnok: Dr. Nádaskay/Dezséri,** Volán, 29 — 2. **Oravecz/Bohn,** Áfor (mind Fiat SC) 17 — 3. **Kővári/Szászvári,** Áfor (Wartburg) 16 — 4. **Nagy L.,** Volán Győr (Fiat—128) 14. — 5. **Nagy A./Ács,** Volán (Fiat SC) 12 — 6. **Dr. Lakner/Tóth,** AFIT Miskolc (Skoda) 5; — **600 KCM:** Ind. 3., ért. 2. **Bajnok: Döme/Bratincsák,** Áfor, 33 — 2. **Farkas/Balló,** Volán (mind Trabant) 21; — **CSAPATBAJNOK: Volán „A"** 60 pont — 2. **Volán „B"** 54.

TÚRABAJNOKSÁG (3 futam) **1300 KCM FELETT:** Ind. 22., ért. 6. **Bajnok: Oláh Gyárfás,** Áfor (P. Fiat) 19 — 2. **Balla S.** Volán Pécs (P. Fiat) 15 — 3. **Simor Gy.,** Volán Pécs (VW) 8 — 4. **Visegrádi N.,** Volán (Moszkvics) 6 — 5. **Kövessi T.,** Volán (Ford) 4 — 6. **Szigeti J.,** ek. (P. Fiat) 3; — **1300 KCM:** Ind. 35., ért. 18. **Bajnok: Cserkúti József,** Áfor (NSU) 27 — 2. **Dr. Antalffy Gy.,** (Lada) 9 — 3. **Petrő L.,** (VW) 7 — 4. **Bánkúti G.,** 7 — 5. **Kiss L.,** mind ek. 6 — 6. **Kiss Gy.,** Volán, 6 — 7. **Tiszold A.,** Spartacus, 5 — 8. **Epstein F.,** ek. 5 — 9. **Dömök L.,** Volán, 4 — 10. **Damhőzel A.,** Áfor (mind Lada) 3 — 11—18. **Agárdi Z.,** Volán (P. Fiat) — **Bukovszky T.,** Áfor — **Cserkő A.,** Volán — **Dömse T.,** ek. (mind Lada) — **Lakatos J.,** Spart. (VW) — **Máté Gy.,** Áfor (Lada) — **Dr. Práger I.,** Spart. (VW) — **Tátrai B.,** ek. (Lada) mind 2; — **1150 KCM:** Ind. 41., ért. 21. **Bajnok: Klink János,** Spart. (Austin) 22 — 2. **Lakatos M.,** Spart. (Fiat SC) 21 — 3. **Faragó P.,** ek. (Fiat SC) 7 — 4. **Holecz Z.,** Volán (Renault—10) 6, — 5. **Rendeczky L.,** ek. (Skoda) 6 — 6. **Bodor L.,** Volán Pécs (Fiat SC) 5 — 7. **Csizmadia L.,** Spart. (Skoda 4 — 8. **Leitold K.,** Volán (Skoda) 4 — 9. **Maár Cs.,** Volán (Wartburg) 3 — 10. **Ágoston I.,** ek., 3 — 11. **Kapronczai Gy.,** Volán, 3 — 12. **Bécsi J.,** ek., 2 — 13. **Kromek J.,** Volán mind Skoda) 2 — 14. **Pozsonyi G.,** ek. (Fiat SC) 2 — 15. **Gerő Z.,** ek. 2 — 16—21. **Dr. Arany L.,** ek. — **Bolgár I.,** Volán Győr — **Papp A.,** ek. — **Pénzes Gy.,** Spart. — **Szabó D.,** Spart (mind Skoda) — **Koronghy G.,** ek. (Simca) mind 2; — **850 KCM:** Ind. 17., ért. 12. **Bajnok: Zima János,** Spartacus (Steyr-Puch) 19 — 2. **Kardos L.,** ek (Zastava) 12 — 3. **Kovács R.,** ek. (Fiat—850) 12 — 4. **Rendeczky L.,** Volán Pécs (Steyr-Puch) 10 — 5. **Kosztka Gy.,** Spart. (Fiat—850) 8 — 6. **Tavalyi F.,** Volán Győr (Fiat) 4 — 7. **Tóvári A.,** Volán Pécs (Zastava) 4 — 8. **Sárosi E.,** ek. (Fiat) 4 — 9. **Róna L.,** Volán (Fiat) 4 — 10. **Bősze A.,** ek. (Renault—4) 3 — 11. **Karg F.,** ek. (Fiat) 2 — 12. **Haschek J.,** Spart. (Zastava) 2; — **600 KCM:** Ind. 31., ért. 13. **Bajnok: Donáczi Gy.,** Volán Pécs, 19 — 2. **Urbán P.,** Áfor, 18 — 3. **Komjáthy Gy.,** Spart., 11 — 4. **Szabó K.,** Spart., 7 — 5. **Lucz A.,** ek., 7 — 6. **Pánics G.,** Volán Pécs, 7 — 7. **Szliágyi D.,** Volán, 5 — 8. **Vida Gy.,** Spart. 4 — 9. **Kovács M.,** (mind Trabant) 3 — 10. **Ferenczy Gy.,** 3 — 11. **Kölcsényi Z.,** mind Áfor (mind Steyr-Puch) 3 — 12. **Zakar J.,** ek. 2 — 13. **Cziller J.,** Volán (mind Trabant) 2; — **CSAPATBAJNOK: Volán Pécs B,** 42 — 2. **Volán A,** 40 — 3. **Volán B.** 34 — 4. **Volán Pécs A,** 32 pont.

(Folytatjuk)

„Autó-Motor" — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: 1374 Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888 és 113-450. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-285.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapesten a kerületi) kézbesítő postahivataloknál és kézbesítőknél. Előfizetési díj negyedévre 18 Ft, fél évre 36 Ft, egész évre 72 Ft. — Előfizetés külföldről: a Kultúra Könyv és Hírlap Külkereskedelmi Vállalatnál (1389 Budapest 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviseleteinél.
Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

72.8691 Egyetemi Nyomda, Budapest, Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



Az úgynevezett betöretlen telivérek szelídebben türik hátukon a keménykötésű cowboyokat, mint a „harapós természetű" cross versenymotorok a rettenthetetlen fenegyerekeket. E versenyág egyik legismertebb szovjet képviselője, Vlagyimir Kavinov a franciaországi VB-futamon egy 250-es KTM-et „szelídít"

Akiknek az idén tapsoltunk



A John Player Special, azaz a Lotus „istálló" első csillaga, az 1972. évi világbajnok, a brazil Emerson Fittipaldi a team menedzserével és fotósával siet a rajthelyhez



A párizsi Lido revűszínház bukósisakos görijeit látogatta meg a minden idők legnagyobb motorkerékpár-versenyzője, a tizenkétszeres világbajnok, Giacomo Agostini. De most nem a négyhengeres spéci MV, hanem egy „sima" Honda nyergében feszít